No.524
KOKU-FAN
August 1996
航空ファン
8
スペシャル・マーキングの戦闘機大集合
航空自衛隊戦技競技会
38度線を越えて 北朝鮮機亡命飛行
連載●日本陸海軍飛行部隊史，世界のエースパイロット
SPITFIRE
名機スピットファイア60周年
空撮・VF-154のF-14，SNJテキサン
特集 在日米軍部隊/基地
変貌する日米安保条約と在日米軍のいま，将来
ダイジェスト・マーチンB-57キャンベラ

スペシャル・マーキングの空自ファイター，小松に集結

航空総隊戦技競技会

Photography by Takashi Hashimoto　　Text by Junichi Ishikawa

’96

5月24日，石川県小松基地で航空自衛隊航空総隊平成8年度戦技競技会の幕が切って落とされた。'96戦競は5月24日から6月7日までが小松および日本海上のG空域における組織戦闘と航空阻止，7日からは場所を埼玉県の入間基地に移して，12日まで警戒管制部隊による防空戦闘競技を行なうことになっている。爆撃機等による侵攻に対する措置をシミュレートする防空戦闘部門には4チームが参加するが，締め切り時点では始まっておらず，また図上競技のため取材も困難で，今回は小松における実働競技のみを紹介したい。

小松/G空域における競技は，F-4/15戦闘機部隊，警戒管制部隊各々10チームにより多数機目標要撃を行なう組織戦闘部門と，F-1戦闘機部隊3チームにより艦艇を攻撃，着上陸を阻止する航空阻止部門が並行して実施され，1回のピリオドで1チームずつが「出撃」，飛行教導隊のF-15DJや偵察航空隊のRF-4E，電子支援隊のEC-1，YS-11E改などのフェイカー（仮想敵）と対抗した。通常，1ピリオドには競技側がF-4EJ改あるいはF-15J 4機とF-1 2機が参加，E-2C，EC-1，YS-11E改が各1機，F-15DJ 6機，RF-4E 1機が参加する。実際，どのような競技が行なわれたかは明らかにされていないが，ALQ-131ジャミングポッドとAAM-3で武装した教導隊のF-15DJを敵にまわして，厳しい戦闘にさらされたであろうことは想像に難くない。27日から始まった競技は，飛行場が晴天なのにG空域上空の雲が厚かったり，海霧が発生するなど悪天候続きで，最短なら30日に終わる予定が，6月5日までかかり，最後の最後でドタバタと競技が成立した。

そのため，競技全般にわたっての取材は困難で，今回は参加機に施されたカラフルなマーキングを中心に紹介するにとどめる。'96戦競は対戦闘機戦闘（ACM）を実施しなかった前回（'95戦競）のような「ド派手」なマーキングはなく，各チームとも迷彩効果を損なわない範囲内で，いかに個性的なマーキングを施すか，いろいろな工夫が見られて興味深かった。個人的な趣味をお許し願えるならば，'96戦競の参加機は'95戦競のものより作戦機らしい，「趣味のいい」マーキングが多く好感が持てる。マーキングのキャラクターやロゴ，TACネームについても，一時期のフリーハンド的なものはほとんど姿を消しており，「鮮」技競技会のレベルは過去最高のレベルではなかったろうか？　その辺は読者の皆さんの判断にお任せするが，趣味のいいマーキングとは絵の上手下手だけではなく，デザインした人のセンスや，場合によっては解説者（つまり筆者）の言者の有無で表われてしまうから恐ろしい。競技の方は，組織戦F-15部門は第5航空団第202飛行隊，F-4部門は第6航空団第306飛行隊，航空阻止部門は第8航空団第6飛行隊の勝利に終わった。それとは別に，これから10ページにわたって飛行隊ごとに紹介するカラー写真を見ながら無責任にマーキングを採点するのは，我々部外者の特権だ。さあ，今年の優勝チームはどこだろう？

301SQ

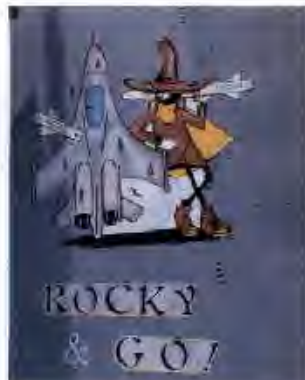
5月28日，エンジンランナップを行なった第5航空団第301飛行隊の飯田"JAZZ"克幸1佐機，F-4EJ改（77-8402）。後席は松浦"PINE"昭裕2尉で，'95戦競と同じ組み合わせだ。マーキングはインテイクベーンのみで，ホッケーのキーパー用マスク（もちろん同隊のコールサイン，「13金」のジェイソンを意味している）と2本の手斧で，赤い星とMiG-23らしいシルエットを叩き割ろうとしている。左のマーキング・クローズアップのみ，2機編隊長東平"TONPEI"剛1尉/児玉"DAMA"敦仁2尉の2番機（47-8345）で，ふたつ星の替わりにローマ数字の「II」が記入されている。3番機は二宮"NICOL"清司1尉/山下"MACKY"成彦2尉の87-8410，4番機は石川"ICE-MAN"貫市1尉/林"JOLLY"和彦2尉の57-8354，予備機は森"GOPPE"洋之2尉/外園"SOTO"成彦2尉の87-8410。

501SQ

'94戦競では玄武、白虎、青龍、朱雀の四神を描いて話題をまいた偵察航空隊第501飛行隊だが、今回は参加機が3機ということで、ガラッと印象を変えた「美女キャラ」もの。下3枚は左から47-6903の"Urd"、57-6908の"Skuld"、57-6909の"Belldandy"で、人気漫画『ああ女神さま』に出てくる北欧神話の3人の女神をモチーフにしたもの。当初、'96戦競には5機のRF-4Eを出場させる予定で、仏教の12天から帝釈天、弁財天など5天をピックアップすることを検討していた。しかし3機になったため、急遽、3人の女神に変更したようだ。

302SQ

戦競とF-4EJシャークティースとは切っても切れない間柄で、今回は第83航空隊第302飛行隊がこれまでとは変わったデザインの口と目を描いて登場した。競技初日の27日0830~0900時、第6飛行隊Aチームとともに第1ピリオドを実施する予定だった第302飛行隊は、エンジンランナップだけでハンガーへ引き上げた。右の37-8315は飛行隊長石野次男2佐/篠原弘幸2尉搭乗の1番機で、4機は30日1530~1600時の予備日程に離陸したものの、G空域の天候不順でキャンセルされてしまった。

↓ 予備5番機(07-8434)のインテイクベーンに記入されたスプーク。'94/'95戦競に続いてV3を狙う302の意気込みを示したもので、全機に同じマークが記入されていた。マークの下に記入されている名前はクルーチーフ(機付長)。

↑ 日本のファンの間では「ファントムおじさん」で知られるお化けのスプークが，302SQ機の左インテイクベーン上ではスホーイSu-27を相手に格闘している。上段左から右，そして下段左の順に見ていくと，まず左上が1番機（37-8315）で，"ROCKY"と"GO"のTACネームが記入されている。その隣が2番機で，Su-27にまたがったスプーク（TACネームはSEACER/HAMMER）で，「シシマル」ことF-4EJ最終号機（17-8440）に記入。上段3番目はSu-27を鎖で縛ったELVIS/MATSの3番機(87-8404)，4番目はTORA/BOURBONの4番機（47-8348），下段右がNECK/KAMYの予備機（07-8434）。2番機以降のクルーは前席が実論太一郎1尉，竹下彰啓吉1尉，仲村智成2尉，加藤智司1尉（予備），後席が吉富修一3尉，浜田謙3尉，松本浩司3尉，神田実3尉（予備）。上の2枚は2種類あるシャークティース。

306SQ

↑ 28日に唯一実施された第2ピリオド(1210~1240時)に向け，小松のR/W24を離陸する地元，第6航空団第306飛行隊長機のF-4EJ改(07-8428)。この日，306SQは1機がレーダー故障で引き返したため，3機でF-15DJに対抗，2機を「撃墜」したといわれている。7年度以降隔年開催となり，'95戦競が最後となるはずだった306のファントムだが，毎年開催へと方針転換されたため，地元でファントム最後の勇姿を見せることができた。しかし，エプロンの外れには役目を終えたF-4が廃棄の日を待っており，改変間近を感じさせる。

前ページ下の#428を見ても分かるように，306SQは必勝を期してか，迷彩効果重視のマーキングでファントム最後の戦競に臨んだ。スペシャルマーキングは左右のインテイクベーンのみで，左側には赤い星を貫く「ナインリマ」（AIM-9L）とクルーのTACネーム，右側には「LAST PHANTOM IN KOMATSU TAC AIR MEET 1996」の文字が記入されたのみであった。上の4枚は出場機4機の左インテイクベーンで，左から飛行隊長戸田 "TIGER" 真一郎2佐/河瀬 "IRON" 謹博3尉の1番機（07-8428），安藤博一 "NOLIDER" 1尉/三角 "BURMUDA" 暁一3尉の2番機（67-8379），浜 "BECHI" 博志1尉/木村 "RUSHER" 真一2尉の3番機（57-8362），熊本 "TONO" 英生1尉/末竹 "CRACK" 智洋3尉の4番機（67-8391）で，田中昇1尉/名取恭2尉の予備機（57-8356）にも同様のマーキング（TACネームなし）が施されていた。

飛行教導隊

↓　5月28日朝，第1ピリオドのため小松のR/W24を離陸する飛行教導隊のF-15DJ（12-8075）。今回初めて，胴体下にALQ-131（V）ジャミングポッド，主翼下面にAAM-3短射程空対空ミサイルを搭載してミッションを行なっており，ブエイカー機ではEC-1/YS-11E改が経ヶ岬，輪島のSS（監視所），笠取DC（防空指令所）を妨害するなか，F-15DJとRF-4Eが搭載するALQ-131で戦闘機のレーダーを妨害した模様。小松に展開した教導隊のF-15DJは82-8063（緑系迷彩），82-8065（黒系迷彩），92-8068（緑系迷彩），02-8071（茶/緑系迷彩），02-8072（紺系迷彩），02-8073（茶系迷彩），12-8075（緑系迷彩）の7機で，このほか第202飛行隊から92-8070を借り受け，垂直尾翼に黒線2本を引いてアグレッサーとして使用した。なお，筆者が取材した27/28日の両日，8機すべてがALQ-131を搭載していたが，AAM-3搭載機は068/071/072/073/075の5機のみで，残りの3機はAIM-9Lを搭載していた。

201SQ

千歳の第2航空団は2個飛行隊とも、F100-IHI-220Eを搭載したイーグルプラスを投入して必勝を期した。F100-220EはF100-220の技術を応用してF100-100を改造したエンジンで、「E」は「イクイバレント」（同等、相当）を意味している。第201飛行隊は'95戦競に続いて2年連続のイーグルプラス参戦で、イーグル配備10周年でもある。上は飛行隊長重久修2佐のF-15J（52-8951）で、垂直尾翼に白蛇と金星。

← 上段は#951のイーグル10周年と三国志にちなんだ蜀の五虎神将（関神/関羽雲長）。2段目は2番機（52-8952）のインテイク側面マークと「一騎当千/張飛益徳」。そして#951の白蛇マーク。3段目は3番機（42-8946）の側面マークと「武芸百般/趙雲子龍」。そして5番機（52-8957）の側面マーク。4段目は4番機（52-8954）の側面マークと「孤高の戦士/馬超孟起」。そして#957の「老将/黄忠漢升」。

202SQ

マークをグレイでまとめたのが第5航空団第202飛行隊で，飛行隊長野口"ZERO"誠隆2佐機（22-8930）のみ，ノーズナンバーとシリアルを白シャドーとし，チップに白星を記入した。TACネームは機首に「V」マークとともに記入しており，2番機（22-8938）は"JOE"，3番機（22-8929）は"KONG"，4番機（12-8925）は"MET"，5番機（92-8910）は"RIDER"。右側は鏡文字だ。

203SQ

イーグルプラスへの改変過程にあるためか，まったくのノーマル塗装で参加した第2航空団第203飛行隊のF-15J。飛行隊長は神内裕明2佐で，参加機は1番機が42-8949，以下52-8956，52-8953，52-8955，42-8945の順。

204SQ

第202飛行隊同様、対戦闘機戦闘での迷彩効果を重視して、グレイ系マーキングのみとしたのが第7航空団第204飛行隊で、各隊ともさすがに手を出しかねていた垂直尾翼の部隊マークまでロービジ化している。上の写真は飛行隊長内藤壽美2佐の22-8940で、202SQのようにチップには2つ星の入ったフィンストライプが記入されている。また、インテイク側面には米空軍機のように、インシグニアを記入している。機首の左右には'94戦競同様「MYSTIC EAGLEII」と「THE GODDESS OF WAR AND HELL」の美女キャラ・イラストが描かれている。204SQのクルーはTACネーム未記入だが、2番機（92-8909）が今井晃広2尉、3番（第2編隊長）機（12-8928）が阿部幹雄1尉、4番機（02-8918）が佐藤薫2尉、予備機F-15DJ（32-8084）が須賀訓薫2尉。204SQは初日の第2ピリオド（27日1210〜1240時）に第6飛行隊Bチームとともに競技を行なう予定だったが、悪天候続きで6月5日まで延期されてしまった。

第204飛行隊機の機首イラストは'94戦競と同じ「MYSTIC EAGLEII」だが、今回は濃淡グレイ数色でロービジ化されており、さらに右側は3等身にデフォルメされた図柄になっている。左上段から#940の右側、同左側、#909の右側、同左側、#928の右側、同左側、そして#940のインテイク側面に記入された飛行隊と「THE GODDESS OF WAR AND HELL」のインシグニア。上4枚は上段が#918の右側と同左側、#084の右側、同左側の順。右は参加機中唯一のDJ予備機、#084の垂直尾翼で、本来なら白、黒、黄、赤のイーグルヘッド・マークが、グレイになっている。このほか垂直尾翼のシリアルナンバーが、全機グレイのシャドー付きになっている。なお予備機のAIM-9Lには、ボーリングのピンと爆弾をかたどった「STRIKE」マークが記入されていた。

地元第303飛行隊は飛行隊長河埜正男２佐機22-8934を筆頭に、02-8921、92-8911、42-8832、32-8943の５機を出場させており、フォールスキャノピーとチップのギザギザ模様のほか、機首アクセスパネルにパーソナルマーク、インテイク後方側面に部隊マークとネームプレートを記入していた。なお、#832は５年ほど前に暴走事故を起こし、大改修を受けた機体で、中身は900番台と変わりない。

303SQ

304SQ

第８航空団第304飛行隊では基本塗装を変えず，機首にお馴染み英彦山のカラス天狗とパイロットのTACネームを記入，インテイク側面には機体ごとに色の異なる半人半馬神にクルーチーフ名を記入している。右は５機のF-15Jに記入されたマークで，上から飛行隊長平鳴“KILLER”洋次２佐の１番機（42-8944），今井“SAB”昇広２尉の２番機（22-8937），阿部“HAMMER”幹雄１尉の３番機（12-8924），村田“CHOJI”雄亮３尉の４番機（22-8932），倉各良治２尉の予備機（12-8926）の順。

305SQ

飛行隊長（梅組十代目組長）斉藤"嘩頭"治和2佐率る第305飛行隊は、勘亭流文字でパイロットのTACネームと機付長（機付頭）の名前を記入した。組長機は22-8936で、以下、吉田"露払/我武馬"拓生3尉の2番機（22-8939）、吉田"若頭/快社"誠司2尉の3番機（2-8927）、戸島"鉄砲玉/羅猛主"潔3尉の4番機（22-8931）で、尾翼のシェブロンは組長/若頭機のみ青、残りはグレイ。予備機は26日に、82-8900から02-8916と交替している。

上および左右3枚の写真は梅組組長機#936。垂直尾翼には赤白の梅マークとともに7空団を意味する「7」をかたどった青いシェブロンが記入されているが、編隊僚機（2/4番機）は尾翼マークがグレイになっている。左は斉藤組長と「出入り」の打ち合わせを行なう右腕、機付頭の成嶋美栄空士長

3SQ

第3航空団第3飛行隊のF-1は戦競シャークティースでも5指に入る、精緻かつ派手な鮫口マーキングで登場した。参加機は飛行隊長瀬崎雅弘2佐の00-8244以下、西秀基2尉の2番機（00-8243）、倉田裕1尉の3番機（90-8230）、出河彰慶1尉の4番機（00-8242）、平岡勝2尉の予備機（80-8223）。左下は胴体側面にあった開隊40周年記念マーク。

6SQ

派手さの3SQに対し，迷彩効果の高さで注目を浴びたのが8空団第6飛行隊で，2色迷彩化するとともに，右ノーズナンバーを2桁のモデックスとしている。参加機は飛行隊長池田"MARO"吉夫2佐の01/80-8215"剣"以下，野口"HARRY"英臣2尉の02/80-8211"天誅"，竹内"KAPPA"善之1尉の03/70-8209"必沈"，中谷"LEECH"円香3尉の04/80-8217"斬新"，斉藤"SALLY"嘉史2尉の05/30-8268"奇兵"の5機で，機首左側には死神とパイロットのTACネームを記入していた。

8SQ

ほとんどノーマルで，インテイクベーンにパーソナルマークとTACネームのみを記入したのが，清藤"TIGER"勝則2佐率いる3空団第8飛行隊だ。下は1～4番機に記入されたパーソナルマークで，左から"TIGER"(80-8220)，岩岡"TACKLE"政治2尉の2番機(80-8210)，井筒"WOLF"和弘3尉の3番機(90-8228)，望月"GAZELLE"誠3尉の4番機(90-8224)。一鴨三樹1尉の予備機(80-8216)はマークなし。

※TACネームとパイロット名は公表名簿と取材結果から記したものです(筆者)。

↑　翼下にAIM-9Mサイドワインダー，AIM-7Mスパローの訓練弾（それぞれ「ATM」と表記される）を搭載して，南アルプスの山肌をなめるように飛ぶVF-154のCAG（空母航空団司令）機，F-14A（NF100/161621）。

↑　NF100の垂直尾翼に入れられた部隊創設50周年マーキング。テイルレターを移動させ，「50」と5つ星をていねいに描いている。

【右2枚】　グローブベーン後方の文字は左右で違い，右はインディが米海軍現役最古の艦艇であることを示すオールドネイビージャックと「CV-62」の文字が，左は「USS INDEPENDENCE」の文字が上から青／白／赤の塗り分けで書かれている（以前は赤／白／青）。

↑　ふだんわれわれが目にすることの少ないCAG機の上面。"アンチグレア"と呼ばれる防眩塗装は機首から背面にまでおよんでおり，赤で細いフチどりがしてある。また主翼後方動翼部分には，機首同様に黒／赤で「100」のサイドナンバーが書かれている。

↑　1996年前半の短期クルーズ中，マイナートラブルに見舞われやむなく海上に投棄した増槽に替わり，新たに搭載された2代目ブラックタンクには，「EST 1946」「Black Knights」の文字と3本の赤線が入っている。

↑→　機首に延びたアンチグレアはレドーム部分がやや幅広になり，「100」のサイドナンバーも黒に赤フチに替わっている。なおキャノピーフレームに入っている文字は，左前席「Capt Brian Calhoun CAG」左後席「OTCM Bart Higgins CMC」右前席「Capt Dick Mauldin DCAG」右後席「AMH1 Dale schneidt SOY」で，「CMC」はコマンド・マスターチーフを，「DCAG」は空母航空団副司令を，「SOY」はセイラー・オブ・ザ・イヤーをそれぞれ意味する。

↑ 雪の残る南アルプスの稜線を飛び越えるNF100。本機はVF-154が4機保有するTARPS機の1機で，胴体下右後方にポッドを搭載，偵察任務をこなすこともある。

→ やや雲のかかる富士山を左に見ながら飛ぶNF100。山頂火口左縁には，富士山頂測候所も見ることができる。

↓ VF-154所属機のうち，何機かの垂直尾翼(盾の中央)には50周年記念マークが描かれた。なお5月18日，グアム沖を航行中のインディから発艦した同隊のF-14Aがエンジントラブルにより墜落し（乗員のナイジェル"NUKE"アトキンス大尉，エドワード"SPECIAL"シュミット大尉は脱出），10年以上におよぶ無事故記録が途切れてしまった。アナログ式スロットル・コントロールの限界なのか，1996年に入ってから墜落したF-14A/B/Dは5機に達しており，全機改修の予算もすでについている。

↓ こちらはいわゆる"イモ番"（CAG機やCO機以外の機体をさす言葉），VF-154のF-14A（NF114）を硫黄島離陸後に捉えたショット。今回のリムパック'96参加クルーズを前に，NLPで訪れた際の撮影。

Carl Vinson CVN 70

原子力空母カール・ビンソン横須賀寄港

Photos：Yukihisa Jinno/KF
Ryuta Amamiya/KF

5月14日にカリフォルニア州アラメダを出港，中東海域へ向かう途中のニミッツ級原子力空母USSカール・ビンソン（CVN-70）が，5月30日午前7時に横須賀に寄港した。今回の寄港はバトルグループのUSSカリフォルニア（CGN-36），USSアーカンソー（CGN-41），USSジェファーソンシティ（SSN-759）といった原子力艦船，USSシャイロー（CG-67）と晴海に入港したUSSクロメリン（FFG-37）をともなったもので，横須賀へ4隻もの原子力動力艦が同時入港したのは初めてのこと。

またビンソンも，日本への寄港回数は原子力空母としてはダントツで，こと横須賀に関しては1994年3月以来2年ぶり3回目と，ほかの原子力空母が横須賀への寄港経緯がない点を考えても目をひく。1998年にはUSSインディペンデンス（CV-62）が退役するが，その後継艦（コンステレーションが内定しているが，キャンセルの可能性が高いといわれている）にビンソンが横須賀に配備されるのでは，という憶測が流れるのもうなずける。

今回のクルーズには前回のウエストパック（西太平洋）'94同様CVW-14が搭載されているが，同航空団にとっても本クルーズは特別な意味を持つ。VF-1とVF-31の2個F-14飛行隊を維持する航空団は，太平洋ではCVW-14だけであり，2個F-14飛行隊のいずれかと，A-6Eを擁するVA-196は，今回が最後のデプロイメントとなるからだ。

Photo：Atsushi Tsubota

←↓ 今回のクルーズから帰国後の1997年2月には解散が決定しているVA-196のA-6E CAG機（NK500/159579）。大半のCAG機が昨年のハワイ来航時と変わっていなかったが，本機はブラックテイルに変身していた。なお，同隊は現在16機のA-6Eを保有しているが，一部は先に解散したVA-95から機体を譲り受けており，主翼を改修した，いわゆる“ボーイングウイング”機を集めている。

↑　本クルーズを最後に、解散または他空母航空団へ移動する可能性が高いと思われるVF-11のF-14D CAG機（NK100/163904）。塗装は本誌2月号で紹介したフリートウィーク時と同じだが（キャノピーフレームにある第3巡洋艦群司令E.ムーアJr.少将、前CAG-14 H.クレット大佐の名前まで同じだが、現CAGはM.フィッツジェラルド大佐に替わっている）、可変翼前方にはASPJジャミングセンサー（ダークグレイ部）が追加されている（機体色に塗られた機もあるが、パネルラインで判別可能）。シスタースコードロンのVF-31、VF-2と3個しかないF-14D飛行隊だけに今後の動向が注目される。

←↑　ビンソンの後部甲板に芸術的に並べられたVF-31のF-14D CAG機（NK200/163893）とVF-11/-31のF-14D群。両飛行隊が保有するF-14Dは各9機ずつとやや少ないが、これは1個ビッグスコードロン化する下準備だろうか。

【下5枚】　CVW-14所属のホーネットはF/A-18Cで運用飛行隊はVFA-113/-25の2個だが、今回はそれらの「色付き」の尾翼を集めてみた。左からVFA-113のCAG機（NK300/164640）、CO（飛行隊長）機（NK301/164636）、VFA-25のCAG機（NK400/164633）、CO機（NK401/164681）、XO（飛行隊副長）機（NK402/164637）。NK401、402の稲妻がそれぞれ赤、緑なのは、米海軍にはCOは赤、XOは緑というシンボルカラーが存在するためで、この色は部隊全員でサインをするときなどにも用いられる。なお、クルーズ後に合流する3個目のF/A-18飛行隊はVFA-115になるという。

Photos : Masaaki Sekiya

← ビンソン横須賀入港前日の５月29日，厚木に着陸するVAW-113のE-2Cグループ II（NK602/164355）。このあとビンソンに戻った同機と入れ替わりにNK603が飛来，三沢，韓国の烏山を訪問している。JTIDS（統合軍戦術情報配布システム）の導入で音声や文字情報などのデータリンク能力，情報処理能力が格段に上がったグループ II を日本や韓国に売り込むために入港前に搭載解除されたようで，1994年の入港時にも１機が三沢を訪問している（三沢には航空自衛隊のE-2Cを運用する警戒航空隊第601飛行隊が所在しているのはご存じのとおり）。

Photo：Masaaki Sekiya

→ SH-60F/HH-60Hを運用するHS-4もCAG機のSH-60F（NK610/164075）にカラーマーキングを施しており，スタブウイングに搭載された120gal増槽にも"ブラックナイツ"の部隊名にちなむ馬に乗った騎士のシルエットが描かれていた。また，同隊が保有するHH-60Hは，SH-60Fとの識別を容易にするためか，テイルブームのサイドナンバーは下１ケタのみを記入している。

↓ 昨年のハワイ来航時から機体が入れ替わり，垂直尾翼のマーキングも変わったVAQ-139のEA-6B CAG機（NK620/161244）。機首右下には，湾岸戦争時に同機が記録したAGM-88 HARMによる２回のレーダーサイト攻撃のスコアも記入されていた。なお，このほかにS-3Bを運用する海上制圧飛行隊，VS-35が搭載されている。

←↑ 輸送部隊VRC-30のDet.1同様に分遣隊を送り込んできた電子偵察飛行隊VQ-5。本クルーズに派遣されたのはDet.Dだったが，このなかに女性NFO（海軍航空士官），ボニー・トンプソン大尉（写真上，向かって右端）の姿があった。VQ-5には現在４名の女性士官がいるそうで（ほか３名は別の分遣隊に所属），ビンソンのCVW-14にも，VA-196に１名，VS-35に４名，VRC-30に２名の女性エアクルーが所属しているという。

MARINE HARRIERS

ARE ONBOARD!

強襲揚陸艦エセックスに展開した米海兵隊のハリアー

Photography by Rick Mullen

現在環太平洋合同演習“リムパック'96”に参加しているワスプ級強襲揚陸艦USSエセックス（LHD-2）で4月，展開予定のHMM-166(R)の所属機を中心としたCQ（Carrier Qualifications：着艦資格検定）が行なわれ，アリゾナ州MCASユマから数機のAV-8Bハリアーが展開，離着艦を繰り返した。HMM-166(R)は元来HMM-166(C)と呼ばれていた揚陸艦搭載のための混成部隊で，中型ヘリCH-46の飛行隊HMMにAV-8BのVMA，CH-53EのHMH，AH-1W/UH-1NのHMLAの分遣隊が加わったもので，末尾の「(R)」は「Reinforced」（「補強する」の意）を表わしている。

これまで岩国基地のMAG-12にUDP（海外展開計画）にもとづきローテーション配備されてきたハリアースコードロンは，前回のVMA-513を最後に飛行隊単位での展開を中止，分遣隊6機のみの派遣となった。同分遣隊も，USSベローウッド（LHA-3）に展開するHMM-265(R)に組み込まれることになるだろう。

↑　女性フライトデッキオフィサーに誘導されて発艦位置につくVMA-211のAV-8B（NA）（CF04/164144）。揚陸艦のデッキ上でも女性が活躍するようになった。

←　エセックスを離艦したノーマークのAV-8B。イギリスなどと違い発艦にスキージャンプ方式を用いていないアメリカのヘリ空母（揚陸艦）だが，全長257mの飛行甲板は，ハリアー運用に何の問題も生じさせない。

↑← エセックスに次つぎと着艦するVMA-211のAV-8B(NA)。フリゲート等に着艦する対潜ヘリ同様に，ヘリ空母に着艦する際も後方からストレートに入らず，艦尾左側でホバー状態に入ったあと，横滑りさせて甲板に下ろす。これはアイランド（艦橋）が作り出す乱気流を考慮したためと，甲板上にほかの搭載機がいる場合を想定しているため。佐世保に配備されているベローウッドはタラワ級，エセックスはワスプ級と建造時期には10年以上の開きがある。満載排水量こそ４万t前後（タラワ級39,967t，ワスプ級40,532t）とたいした開きはないが，アイランドの小型化，エレベーターの移設など，運用のしやすさは格段にアップしている。こうしたヘリ空母が「強襲揚陸艦」と呼ばれる所以に，艦尾にドックを備えていることがあり，ここにエアクッション式揚陸船などを装備，揚陸部隊と航空部隊が協同して，上陸作戦を実施する。

→ 夕日を前面から受けながら，エセックスに着艦するVMA-211のAV-8B(NA)（CF01/164126）。今回のCQは11MEU（SOC）（第11海兵遠征群）に所属するHMM-166(R)の訓練，検定を主要目的をしたもので，取材したカメラマンによるとHMM-166(R)にはVMA-214 Det.が派遣されるということだが，同隊のハリアーの写真は１枚もなく，パイロットもその機体と同じ飛行隊から派遣されてきている。実際に揚陸艦を使った離着艦訓練を行なえる機会は少なく，このCQにいくつかの飛行隊から参加があったのは間違いないが，HMM-166(R)への展開飛行隊はVMA-211であるとも考えられる。

→ デッキクルーのサインを受け，発艦直前のVMA-211のAV-8B（NA）（CF03/164140）。機種名の末尾に付く「（NA）」は「ナイトアタック」の略で，通常飛行隊の定数20機に対し，夜間作戦に威力を発揮するAV-8B（NA）は13機を占めているが，近年では機首にAPG-65レーダーを搭載，AIM-120 AMRAAM空対空ミサイルの運用も可能になったAV-8Bプラス，通称"レーダーハリアー"の各飛行隊への配備も始まっており，そのバランスは変化しつつある。ただし整備上の問題か，レーダーハリアーの艦上運用はまだ始まっていないもよう。

←↓ 今回のCQに参加したVMA-311のAV-8B（WL21/163688）とAV-8B（NA）（WL03/163874）。通常ナイトアタックには00～10番台の，ノーマル機には20番台のサイドナンバーが与えられているが，HMMの混成飛行隊に組み込まれると，ハリアーには50番台のサイドナンバーが与えられ，テイルレターもHMMのものに書き換えられることになる。なおVMA-311は，このほどVMA-513に替わって初めて分遣隊単位で岩国に展開した飛行隊で（機体はVMA-513が残していった6機を塗り替えて使用），今後6ヵ月，ベローウッドの出港時にはHMM-265と行動をともにすることになるため，展開前にCQに参加したもの。岩国ではVMA-223のパイロットも確認されているが，ローテーションしてきたのはVMA-311で，ハリアーの帰国問題と絡んで情報を混乱させている。

←↓ AV-8BのコクピットにはふたつのCRT（ブラウン管）カラーディスプレイが搭載されており，ボタンの切り替えにより多目的情報を呼び出すことができるうえ，ナイトアタックの場合は機首上方のFLIR（赤外線前方監視装置）の画像も移し出せる。写真下はナイトアタックハリアーの機首で，頂部はテレビ画像とレーザーで攻撃目標を追尾するHUD(ヘッドアップ・ディスプレイ）連動のASB-19 ARBS（Angle Rate Bombing System：爆撃照準装置），上方の張り出し部に埋め込まれているのがFLIRだ。なお，ナイトアタックは広視野HUDを装備し，NVG（ナイトビジョン・ゴーグル）の運用も可能。

↓ 補給品を吊り下げ，陸上基地から空輸にやってきたHMH-361のCH-53E(YN64)。海兵隊最大のペイロードを有するヘリコプターとして，YN60と2機で数回の往復をこなし，木箱のコンテナをエセックスに送り届けた。

↓ 今回の航海は訓練のために近海で行動するだけの，エセックスにとってはショートクルーズ（米海軍の定義では外洋に出ないと"クルーズ"とはいわない）ではあるが，何万もの人間が洋上で生活し，航空機を運用するにはそれなりの補給物資が必要となる。また軍事海上輸送部隊の補給軍用船（民間人が運用する軍籍の船），USNSラパハノックとの洋上補給もデプロイメントに備え実施され，HC-11のHH-46Dも物資補給に訪れている。

KOKU-FAN Illustrated

航空ファン イラストレイテッド 96-8 No.89

「超音速の夜明け」

米海軍ジェット戦闘機・攻撃機

ジェットエンジンという新しいパワーソースを得た航空機は、第二次大戦終了後驚異的な発展を遂げました。スピードが飛躍的に増加し、空気力学的にまったく新しいスタイルが求められるようになりました。そしてついに音速を超えるスピードを要求されたメーカー、設計者は次々とユニークな形態の航空機を作り上げました。米海軍の戦闘機、攻撃機は、空母着艦のために良好な低速性能を求められるため、とくに個性的な機体が多く作られました。本書ではこれらの懐かしくも新鮮なジェット機の鮮明なモノクロ写真を、ダブルトーンという美しく深みのある高級印刷で蘇らせます。

A4変形
ダブルトーン144ページ **特価2,000円**(税込)

6月27日発売

■収録機種

FD/FHファントム/FJ-1フュリー/F6Uパイレーツ/F2Hバンシー/F9F-2/5パンサー/F3Dスカイナイト/F7Uカットラス/F4Dスカイレイ/F3Hデモン/F9F-6/8クーガー/FJ-2/6フュリー/F2Yシーダート/F10Fジャガー/F11Fタイガー/F5Dスカイランサー/FRファイアボール/F2Rダークシャーク/FVサーモン/FYポゴ/AJサベージ/A2Dスカイシャーク/D-558Iスカイロケット/D-558IIスカイストリーク

KOKU-FAN Illustrated 航空ファン イラストレイテッド 96-6 No.88 **好評発売中**

エアショーガイド'96

今年国内で予定されている主な航空祭・エアショーの傾向を写真と図、文章で解説しました。地上展示、飛行展示の様子はもちろん交通手段は、食事は、グッズ類の買い物は、などなどすべての疑問にこたえるガイドブックです。また、写真撮影に役立つT-4ブルーインパルスのアクロマニューバー完全図解や航空写真講座、エアバンド入門、パソコン通信による情報収集の仕方、海外エアショーの楽しみ方など、ファン必携の一冊です。

カラー48ページ
モノクロ96ページ **特価2,000円**(税込)

■お知らせ

このたび『航空ファン イラストレイテッド』の定価2,400円を、次号8月27日発売のNo.90より2,000円に値下げすることにいたしました。これは1年ほど前より試験的に特別価格2,000円として実施してまいりました結果、多くの読者の皆様よりご支持をいただき、今後継続して定価とすることに決めたものです。さらに、充実した企画と内容で読者の皆様のご期待に添える本作りをしてまいります。今後とも『航空ファン イラストレイテッド』のご愛読をよろしくお願い申し上げます。

(株)文林堂 〒164 東京都中野区中野3-39-2 TEL.03-5385-5868(編集部) 03-5385-5671(販売部)

SNJ-4

テキサン 日本の空を飛ぶ

Photography by Konan Ase

日本初飛行の５月７日，竜ヶ崎飛行場から霞ヶ浦へと飛んだテキサン。テイルレターの「V」はイリノイ州グレンビュー海軍基地所属機を示すが，塗装考証の正確さは「?」。今後，日本で塗り替える可能性もあるという。パイロットはクリス・フェビエ。

"テキサン"日本の空を飛ぶ

さる5月4日、茨城県竜ヶ崎飛行場に1台のトラックが到着した。むきだしの姿で荷台に乗せられていたのは、ノースアメリカンSNJ-4テキサン。昨年、プレーンズ・オブ・フェイムの零戦とP-51Dムスタングを日本で飛行させたレッドバロン・ジャパン（代表・上野健久）が今年、各地の航空ショーでフライトさせるウォーバードの1機である。

テキサンは1938年にアメリカ陸軍航空隊の戦闘練習機BC-1として誕生した。その型式名は後に高等練習機を意味するAT-6に、そして戦後の空軍独立の際にはT-6に変更。また、イギリス向けの機体はハーバード、アメリカ海軍向けの機体はSNJと呼ばれた。シリーズ全体の生産数は1万5千機以上で、これは練習機としては世界最大数を誇る。世界40ヵ国以上で使われ、アメリカやヨーロッパではまだ多数が民間の手で飛行可能に維持されている。

日本発送を前にプレーンズ・オブ・フェイムで整備中のショット。エンジンは空冷星型9気筒のP＆W製R1340を装備。

日本においては1954年から海上自衛隊に52機、その翌年からは航空自衛隊に55機が供与され、T-34メンターに次ぐ中等練習機として、また救難・連絡用などに使われた。一部の機体は現在でも各地に地上展示されているが、もちろん飛行可能な状態で残されているものはない。

今回来日したSNJ-4（登録記号N65166、シリアルナンバー88-12222）の詳しい来歴はまだ不明だが、最近新たに飛行可能にレストアされた機体とのことで、民間機としては今年になって新規登録されたばかり。したがってエアフレームもエンジンもオーバーホール・ニューでコンディションは最高に近いという。しかも、特筆すべきはスタンダードの耐空証明（A類およびN類）を持つということ。一般のウォーバードはエクスペリメンタルやリミテッドの耐空証明しか持たないのが普通だが、この機体は一般航空機なみの耐空証明を持っているのだ。

竜ヶ崎飛行場への到着は5月4日。JALカーゴで空輸されてきたため、コンテナではなくパレットに乗せられ、成田からはトラックで陸送された。

さて、竜ヶ崎飛行場に搬入された機体の組み立てはさっそくその日から始まった。昨年の零戦とP-51Dムスタングはコンテナ3個に収められて船便で送られてきたが、今回のテキサンは5月の航空ショーに間に合わせたいということから、フンパツしてJALカーゴのジャンボを使って空輸。機体はエンジン+胴体、中央翼+左外翼、右外翼、そして各尾翼、プロペラ、タイヤ、フイレットなどに分割され、航空用パレットに乗せられて運ばれてきた。これをクレーン車とフォークリフト、そして主として人力に頼って降ろし、3日間かけて組み立てた。

プレーンズ・オブ・フェイムから来日して作業にあたったのはマーク・フォスターとクリス・フェヒエ。マークは昨年のレッドバロン航空ショーでも来日してお馴染みだが、クリスは初来日。去年まで空軍でF-16を飛ばしていたとのことで、F-16のパッチをつけたCWU-27/Pフライトスーツを着て上野健久と同乗しての試験飛行などを補助。上野健久はアメリカにおいてテキサンの飛行経験があったため、早くも5月12日のエアーメモリアル・インかのやや、5月19日の下総航空基地祭、そして5月26日の徳島航空基地祭においてフライトを披露することができた。これは自衛隊の経験者以外では、日本人初のテキサンによる日本でのフライトになるのではないか。

クレーンで胴体を主翼に接続。コクピット周辺は鋼管溶接の骨組みにアルミ外板を張った構造で、主翼とは4ヵ所でボルト締めされる。

今後のスケジュールは、5月末時点の予定では8月3日から4日の北海道鹿部飛行場における航空ショー、9月1日の札幌・丘珠空港の第19回航空ページェントなどとされているが、そのほかの基地祭などに姿を現わす可能性もある。また、レッドバロン・ジャパンでは昨年に引き続き「第2回レッドバロン航空ショー」の準備を進めている。まだ、難問は山積しており、成否も含めて未定とのことだが、実現できるならば10月10日から13日ごろに茨城県竜ヶ崎飛行場で開催したいということだ。（あせ・こうなん）

中央翼と外翼の接続には数十本のボルト締めが必要で、初日のほぼ半分がこの作業に費やされた。また、組み立て作業を完了してエンジン試運転を行なうまでには、ほぼ3日間を要した。

滑走路端より離陸するテキサンを狙う。リノ・エアレースのパイロン下に陣取ったことのある人ならば分かると思うが，フルパワーで頭上を通過するときの爆音は独特で，音だけを比較すれば零戦以上の迫力がある。ぜひ，各地の航空ショーで体感していただきたい。

KANOYA

SNJ-4最初のデモフライトの舞台となったのは，鹿児島県の海上自衛隊鹿屋基地で５月12日に行なわれた「エアーメモリアル・インかのや」だった。左は第７航空隊のP-3C。

Photos : Masahiro Takano

SHIMOFUSA

Photo : Yukihisa Jinno/KF

TOKUSHIMA

Photo : Shigeo Shizuka

翌週５月19日には，千葉県の海上自衛隊下総基地航空祭に出場(左)，続いて26日には同じく海自徳島基地航空祭に参加した(上)。垂直尾翼には鹿屋基地航空祭のステッカーが貼られていた。

Flyng Spitfire & Hurricane

Photography by Neville A. Dawson

今年原型機の初飛行から60周年を迎えた英空軍の名戦闘機スーパーマリン・スピットファイアは，本国以外にも多くの機体が保存されており，うち何機かはいまも飛行可能な状態にある。友好国アメリカにも多くの機体が良好な状態に保たれており，一説には14〜15機のスピットファイアが元気に飛んでいるという。写真は昨年(95)，米ウィスコンシン州オシコシで撮影されたスピットファイアとホーカー・ハリケーン。このとき，5機のスピットファイアと1機のハリケーンが集められた。扉ページおよび左のページ上のリーダー機は，複座型のH.F.（高高度用）Mk.Ⅳ(9)。本機は大戦後にイタリア，イスラエルで使用された後，1987年にイギリスで複座型に改造された。左ページ下および上写真の2機目はグリフォン・エンジンを装備するMk.XⅣ(14)。上写真3機目はMk.XⅧ(18)。このページ上下は，サンタモニカのミュージアム・オブ・フライングが所有するハリケーンMk.XⅡ(12)。

anniversary elebrations in Duxfor

スピットファイア 生誕60周年でダクスフォードに集う

Photos & Text：Robert Rowe

1936年3月5日にサウザンプトン近郊のイーストレイ飛行場でスピットファイアのプロトタイプが初飛行に成功してから今年で60周年。その祝賀行事の一環としてダクスフォードのインペリアル・ウォー・ミュージアムで "Spitfire Diamond Jubilee Airshow"（スピットファイア60周年航空祭）と銘打ったエアショーが5月6日に催された。このイベントにはプロトタイプのレプリカも含めてなんと22機のスピットファイアが参加。ほかにも各種のウォーバードたちが多数元気な姿を披露し，伝説の名機の "還暦" を祝った。

【上】 No.32sqn CO（飛行隊長）機塗装のスピットファイアH.F. Mk.IXE（MJ730）。コクピット左側前方には部隊マークのハンティング・ホーン（角笛）が見られる。
【左】 手前がL.F. Mk.VC（AR501）。その向こうは上と同じMJ730。

↓　サウザンプトンのスピットファイア協会が所有するプロトタイプ（K5054）レプリカの傍らに立つ38機撃墜の英空軍トップエース，ジョニー・ジョンストン氏．ちなみに本来のK5054は1939年９月４日に破壊されてしまった．このレプリカは木製で，自動車用V型12気筒エンジンを搭載する．

←　この日午後からの飛行展示はL.F. Mk.IXC（MH434）のローパスで始まった．キャノピーオープンで操縦するレイ・ハンナ氏が着用する皮製の飛行帽は感涙もの．

↑【２枚】　ダクスフォードのエプロンにプロトタイプから型順に並べられたスピットファイア．下は逆方向，つまり新しい型の方から見た列線．20機以上が勢揃いした様は，まさに圧巻のひと言．

↓　このエアショーでのメインイベントともなった９機フォーメーションによるフライパス．

← ホークT.1と並んで飛行するP.R. Mk.XIX（PM631）。ホークはスピットファイアとのディスプレイ中終始エアブレーキを出し入れしスピードを調節していた。

→ 殊勲空戦章を授与されたトップエースのひとり、J.H.レイシー少佐（本誌96年5月号P.130～参照）がNo.17sqnに所属した当時の搭乗機を再現したF. Mk.XIVE（SM832）。

← 写真偵察型独特の"PRブルー"に身を包んだP.R. Mk.XI（PL965）。本機は武装なし護衛なしでドイツ領空に侵入、目的達成後、無事帰還することのできる数少ないモデルであった。本機は戦後ニュージーランド空軍で使用されていた。

SPITFIRE ON DISPLAY, on 6th May 1996, Duxford

↑ 1936年3月5日、サウザンプトンで初飛行を果たしたプロトタイプ（K5054）の木製レプリカ。

↑ 1機展示された最も古い標準型のMk.I（AR213）。1941年7月に完成したときには旧式化していた。

↑ 飛行可能なスピットファイアでのなかで1番古いBBMF所有のMk.IIA（P7350）

↑ 1938年ダックスフォードのNo.19sqnで初部隊運用開始当時のサイドコード付きMk.V（K9853）。

↑ インベイジョン・ストライプを纏って元気なフライトを見せるMk.VB（AB910）

↑ シャトルワース・コレクションのL.F. Mk.VC（AR501）。世界で最もオーセンティックな現役のスピット。

↑ 今回はMT928のシリアルをつけていたが、いままではMV154として知られたH.F. Mk.VIIIC

↑ オランダ・スピットファイア協会所有のL.F. Mk.IXC（MK732）。Dデー当時RNZAF No.485sqnに所属。

↑ RCAF（カナダ空軍）No.443sqnで活躍していたL.F. Mk.IXC（ML417）。塗装はDデー当時のもの。

↑ P.35タイトル写真でも紹介したMk.IXE（MJ730）。イスラエル空軍で使用された経歴もある。

↑ Dデー当時のNo.312（チェコ）sqnの塗装を施したL.F. Mk.IXE（TE566）。本機の部隊配備は1945年。

↑ "PRブルー"で塗装した写真偵察型P.R. Mk.XI（PL965）。グリフォン・エンジン搭載でペラも5翅。

← スピットファイアL.F. Mk.IXC（ML417）を後方から見る。空冷エンジンでは決して出すことのできないスリムで流麗なラインがこの視点からだといっそうよく分かる。本機はノルマンディー上陸作戦に参加したRCAF（カナダ空軍）No.443 sqn所属機のマーキングを施している。

→【2枚】 ほかのウォーバードたちもこの記念行事に華を添えた。上はブリストル・ブレニムMk.IV T（L8841）と，それを下からパスするグロスター・グラジエーター。下は映画"Memphis Belle"で主役（？）を演じたB-17G "Sally-B"。

↑ VEデー以降に製造されたMk.XVIE（TE184）。前線配備がなかったため訓練部隊で使用されていた。

↑ 日本上空を初めてスピットで飛んだJ.H.レイシー乗機を再現したF.Mk.XIVE（SM832）。

↑ このL.F.Mk.XVIE(TD248)は戦後のキングス・カップ・エアレース参加機の塗装を模している。

↑ バブルキャノピーを備えたF.R.Mk.XIVE（MV293）。RAFでは戦後，全偵察機を銀色に塗った。

↑ BBMF所有のP.R.Mk.XIX（PM631）。映画「バトル・オブ・ブリテン」への出演経験もある。

↑ スピットの列の最後に展示されていたF.R.Mk.24（VN485）。本機は地上展示のみであった。

↑ 複座の練習機Tr.Mk.9(ML407)。キャロリン・グレース夫所有の機体。

↑ 当初L.F.Mk.IXとして製造され，のちにアイルランド空軍用に複座に改造されたTr.Mk.9（MJ627）。

↑ 同じくアイルランド空軍用に1950年ビッカース社により複座に改造されたTr.Mk.9（PV202）。

↑ インペリアム・ウォー・ミュージアムのハリケーンMk.I B(Z7015)。ハリケーンは今回3機が参加。

↑ ファイター・コレクション所有のイギリスに1機のみ存在する飛行可能なP-47D（N47DD）。

↑ エンジンカバーを開けて展示される，世界で唯一DB605搭載機として現存するIWMのBf109G-2。

三十八度線を越えて

北朝鮮空軍機の韓国亡命飛行を検証する●西村直紀

Photo・REUTERS SUN

●朝鮮戦争勃発前夜の亡命

第二次大戦が日本の無条件降伏で終末を迎えた結果、朝鮮半島の北半分はソ連軍、南半分は米軍が占領した。朝鮮統一の選挙は結局行なわれず、北はソ連を後見人とする金日成（キム・イルソン）が朝鮮民主主義人民共和国を設立。南では反共を強く掲げる李承晩（イ・スンマン）が大韓民国を設立し分断国家は決定的となった。1950年6月25日、南北朝鮮を分ける北緯38度線で北朝鮮軍が一斉に攻撃を開始、朝鮮戦争が始まる。

ご多分に漏れず北朝鮮から韓国に亡命したパイロットは多い。同じアジアで台湾、中国本土間でたがいに亡命飛行が繰り返されたのに比べると、こちらは一方通行であった。北朝鮮から韓国に向けた最初の亡命飛行は、1950年4月28日にイリューシンIL−10偵察機に乗る北朝鮮空軍中尉によって行なわれた。だが、その2ヵ月後に突如、火ぶたが切られる北朝鮮軍の一斉攻撃は韓国に知られなかった。当然、彼も韓国軍から訊問を受けているから、開戦の計画を知っていれば、韓国側にも伝わっていたはずだ。

●北朝鮮MIG-15パイロットの亡命

1953年9月21日、北朝鮮空軍パイロット、盧今錫（ノ・クンソク）大尉が韓国に亡命した。大尉の乗機MIG-15bis（2057号機）は、米軍が喉から手が出るほど欲しい軍事情報の結晶だった。

この日の朝、盧大尉（21歳）は平壌（ピョンヤン）の基地を4機編隊の1機として離陸し、通常の飛行訓練を行なうことになっていた。

盧大尉は、僚機が先行しても彼を待たないように伝えた。大尉は4機編隊の最後部につき離陸、訓練飛行を終え30分後に僚機が基地に着陸を始めたとき、急旋回で機首を南に向け、北緯38度を飛び越し、韓国防空の任務を終え帰還する米空軍のF-86セイバー戦闘機の編隊を横目に見ながら、キンポ基地に着陸した。2ヵ月間のキンポ基地攻撃のための訓練が功を奏したのだ。盧大尉は10万ドル（当時）の賞金を米軍から与えられた。

●大尉の亡命に至る道

盧大尉は1932年、キリスト教徒の両親の間に生まれた。19歳の彼が北朝鮮空軍に徴兵されたのは1950年の末、朝鮮戦争が勃発して間もないときで、彼は中国でソ連空軍教官から操縦を教えられた。当時はプロペラ単発機のYaK-11とYaK-18を操縦していたが、1951年にはソ連製ジェット戦闘機MiG-15の操縦訓練に入る。500時間の飛行訓練を終えた盧大尉は、前線基地に送られ、亡命まで60回の戦闘出撃をこなした。その大部分が、名高い鴨緑江（米軍名ヤールー川）周辺の中国国境に近い俗に"ミグ街道"と呼ばれていた空域で、出撃基地は米軍機の侵入が禁止され聖域ともいわれた中国領内旧満州のタクシャン、タツンコウ、タパオの3基地だった。当時、北朝鮮は国内34ヵ所に空軍基地を持っていたものの、米軍の猛爆で使用可能なのは中国国境鴨緑江近くの新義州（シンイジュ）と安州（ウイジュ）のわずか2基地という状態だった。朝鮮戦争も末期の1953年夏、盧大尉の飛行隊は中国からピョンヤンに移動した。首都ピョンヤンに移動後の飛行隊のパイロットは、たがいに厳しく監視し、何か言動に不審なところがあると密告するという状況だった。盧大尉は、結局、空軍パイロットのなかに心を許す友人を見い出せなかった。軍規は厳しく、戦時中の結婚も許されない。北朝鮮空軍パイロットの生活に失望した盧大尉がひそかに亡命を決意したのは、そんなころだった。北朝鮮では、もしも亡命者が出ると、親戚も厳罰を受けるはずだったが、幸いにも大尉に近しい親戚は北朝鮮にはいなかった。

Photo : USAF

朝鮮戦争の停戦間もない1953年9月21日、盧大尉の操縦で韓国のキンポ基地に亡命着陸し、ただちに米空軍の塗装を施されたMiG-15bis。同機は厳重な警戒のもと嘉手納基地に空輸され、ここでイェーガー少佐らの手で飛行試験を受け操縦特性が明らかとなった。

大尉が懸念したのはピョンヤンの基地から停戦ラインの北緯38度線までの320kmを飛行中に米空軍のF-86セイバー戦闘機に撃墜されないかという懸念だった。自軍のMiG-15を振り切る自信はあった。北朝鮮空軍では、もしも米軍の捕虜になると太平洋の核実験で爆心地近くに縛られ実験動物なみの待遇が待っていると教えられていた。

そんなとき、盧大尉に新たな任務が与えられた。それは特別編成の部隊でF-86セイバー戦闘機が展開する米空軍のキンポ基地を空襲し、地上で撃破するというものだった。訓練は2ヵ月も続けられたが、結局米空軍の防空態勢が強固ということで計画は破棄された。もっともMiG-15bisは、固定兵装の37mm機関砲1門（携行弾数40発）と23mm機関砲2門（携行弾数各80発）に加え250kg爆弾2発を主翼下に搭載できたものの、爆弾を搭載する際には増槽を外さねばならなかったので滞空時間は短かった。この状態で効果的な打撃をキンポ基地に与えられたかどうか大いに疑わしいところだ。

1953年9月1日、盧大尉はピョンヤンに近い順安（スンアン）基地に転属した。これは絶好のチャンスと映った。この基地を離陸すれば停戦ラインまで約150kmしかなく、10分足らずで飛ぶことができたからだ。

転属から間もない9月21日、盧大尉は密かに練った計画を実行に移した。予想どおり北朝鮮空軍のMiG-15は、大尉の機に追いつくことができなかった。

●宝の山MiG-15bis

盧大尉が操縦するMiG-15bisはキンポ基地に着陸する際に前脚をわずかに破損したものの、分解され沖縄の嘉手納基地に米空軍のダグラスC-124グローブマスター輸送機によって運ばれ、ここで修理され飛行試験が行なわれた。初の飛行試験は、ユージン・ソマリッチ中佐が行なった。ソマリッチ中佐は、第二次大戦中、P-38ライトニング戦闘機を駆り太平洋方面で戦った戦闘機パイロットで、当時中佐は第4戦闘迎撃航空群に所属しF-86セイバー戦闘機を操縦していた。中佐は朝鮮半島の基地から沖縄に飛び、ライバルMiG-15bisを初めて試乗したのだった。続いて米本国、エドワーズ空軍基地から3人のテストパイロットが派遣されてきた。アルバート・ボイド少将、そしてすでに世界初の超音速パイロットとして誉れ高い米空軍テストパイロットのチャック・イェーガー少佐、トム・コリンズ大尉の3人は1週間、MiG-15の操縦桿を握った。

イェーガーは飛行前、亡命パイロットの盧大尉の説明を受けた後、折から沖縄を襲った低気圧による豪雨の中、嘉手納基地からMiG-15bisを離陸させ

← 嘉手納基地で飛行試験に先だちチェック項目を打ち合せする米空軍テストパイロットと整備員。MiG-15bisの機首には国籍章とともに塗り消された北朝鮮空軍の「2057」の機体番号の跡が見える。このとき、米空軍によって多数の写真が撮影されたが、当時の亡命パイロット保護のために当事者、盧大尉の姿を見ることはできない。

↓ 米空軍テストパイロットが搭乗、嘉手納基地をタキシーする北朝鮮空軍盧大尉亡命機のMiG-15bis。飛行試験の結果、朝鮮戦争中、米空軍パイロットが目撃、敵機として体験した様々な性能を数値として記録することができ、数少ないソ連機情報を得ることができた。

← 嘉手納基地で飛行試験に備え電源を接続されたMiG-15bis。同機は嘉手納で飛行試験を終えた後、分解されC-124グローブマスター輸送機でオハイオ州ライトフィールド基地に運ばれ、さらに詳細な飛行試験を受ける。また、米空軍戦闘機と模擬空戦も行なっている。やがて同機は、亡命当時の北朝鮮空軍の塗装を復元され、同基地隣接の米空軍博物館に展示され、現在も見ることができる。

Photos: USAF

た。飛行の目的は、テストパイロットが日ごろ行なっている航空機の性能の極限を確認すること。MiG-15bisは盧大尉が語ったようにスピンからの回復が悪いという悪癖を持っていたが、これを確認するという危険な項目も含まれていた。すでに朝鮮戦争は停戦を迎えていたが、いつ何時、米空軍戦闘機がソ連、中国のMiG-15bisと戦闘を交えるかも知れず、この飛行試験は貴重な情報をもたらしたといえる。飛行試験の結果、MiG-15bisに対する戦法が研究、確立されたことはいうまでもない。沖縄の試験は1953年10月まで続けられた。

MiG-15bisの飛行試験は米本国でも続けられた。1953年12月1日、MiG-15bisは再びC-124グローブマスター輸送機に積まれオハイオ州ライトフィールドに到着。分解され徹底的な調査をされた後、再び組み立てられ詳細な飛行試験が行なわれた。テストパイロットは、沖縄から継続するトム・コリンズ大尉と新たにMiG-15の操縦桿を握るJ.S.ファロン少佐が担当した。ライトフィールドのテストは、米空軍版のMiG-15bisマニュアルを作成するほどで、結果は友好国空軍パイロットに配布された。報告書ではMiG-15bisは、優れた上昇性能と加速性能、高い上昇限度に特徴があると記されている。1954年春には、F-86Fセイバーと模擬空戦まで行なっている。

この機体（2057号機、製造番号2015357）は現在、オハイオ州デイトンの空軍博物館に亡命当時の塗装で展示されている。

盧大尉は、韓国で母親と再会した後、米国に向かいデラウェア大学で技術者過程を修了し、結婚、3人の子をもうけ、大学で教職をとった後、航空宇宙産業に従事している。

●絶えない亡命飛行

1955年6月21日、今度はアントノフAn-2で北朝鮮兵士2名が韓国に亡命し

ている。ただしAn-2は旧式なレシプロ単発輸送機で情報的価値はなかった。

1956年8月3日には、2機目のMiG-15bisが北朝鮮から亡命した。パイロットは北朝鮮空軍第2師団、第36連隊に属するナ・キュン・チュン中尉で、中尉の操縦するMiG-15bisは、ヌ・チョンニ基地を離陸後、北緯38度線から65km南、韓国のタンポ・リの砂地の簡易滑走路に着陸。中尉は亡命に成功している。滑走路はわずか1,200mしかなく、日常は小型プロペラ機が離着陸するだけの飛行場だったが、中尉は完璧ともいえる着陸をやってのけたという。機体は韓国空軍の手で飛行試験が行なわれた後、一般に公開された。

1960年8月3日、北朝鮮空軍の中尉がMiG-15bisで再び韓国に亡命する。朝鮮戦争中、義勇軍として参戦した中国人民解放軍が撤退を終えた1958年以後、金日成支配が確立された後のことだ。なおこの機体（239号機）はソウル市内ヨイドーの軍事博物館統合展示場で長く展示されていたが、現在は同じソウル市内のフリーダムセンター（勝共連合博物館）に移され展示されている。

確かに中国大陸と台湾間の往来に比べれば朝鮮半島の南行き一方通行の亡命飛行は少ない。だがそれでも亡命飛行は続く。1970年12月3日午後、パク・ソクカク少佐（33歳）はMiG-15bis（213号機）を駆って非武装地帯を低空で突破、韓国東岸の杆城（カンソン）飛行場に着陸した。着陸時、機は砂地に突っ込んだがパク少佐、機体ともに無事だった。北朝鮮当局はパク少佐が訓練飛行中に航路を見失い、燃料不足で韓国に着陸したもので、即時機体と乗員を返還するよう要求している。なお同機は、現在ソウル市内ヨイドーの戦争博物館に展示されている。

1955年6月21日に北朝鮮軍兵士2名が韓国に亡命したアントノフAn-2多用途機。現在、同機はソウル市内の韓国戦争記念館敷地に北朝鮮軍の兵器とともに展示されている。

Photo: Masahiro Mino

1970年代中期の石油ショックは北朝鮮空軍も直撃し、月間飛行時間は10時間程度まで落ち込んだという。

最近の亡命飛行といえば1983年2月25日のものがある。この日、北朝鮮南部の海主（ハエジュ）を北朝鮮空軍リ・ウンピョン大尉（28歳）の操縦で離陸した中国製殲-6III戦闘機（MiG-19の中国ライセンス生産型、207号機）は韓国西岸の黄海を南下、韓国の首都ソウル上空を飛行した後、現地時間で午前11時4分、ソウル北方の基地に着陸、亡命を申し出た。海主基地から非武装地帯までわずか43kmしかなかった。リ大尉機の接近を探知した韓国空軍は、複数の戦闘機をスクランブル発進させたが、領海に入る以前に、韓国の首都ソウル市内上空を飛行されてしまい、ソウル市中に空襲警報が響いた。ソウル市内の飛行は制限され、とくに大統領官邸がある青瓦台付近は厳重な飛行管制が敷かれ、誤ってこの空域に入った韓国の民間旅客機YS-11が対空砲撃を受けたこともあるほどだったが、リ大尉機はいとも簡単にこの空域を飛んだことになる。一方で、リ大尉の飛行がいかに危険な飛行だったかも分かる。ひとつ誤れば目ざす亡命地で撃墜されていたかもしれなかった。

なお、ソウル上空飛行禁止措置は朝鮮戦争から続いているもので、1995年8月10日の韓国独立50周年記念日に韓国空軍機の編隊飛行が計画され、その予行日の4日午前11時、A-37攻撃機2機とF-16戦闘機2機が、公式には42年ぶりに飛行したことになる。もっとも10日の本番は天候不良のため実現していない。

この禁を破り防空態勢の不備を実証したリ大尉は韓国空軍当局に、北朝鮮は韓国に対して航空優勢を最大の目標とし、第一撃能力を重視し、いざ開戦となれば同時に韓国の港湾、航空基地

↑← 1956年、エグリン空軍基地気象格納庫でF-86Dセイバーとともに70°Fから-65°Fの温度域で耐久試験中、低温下で凍りついたMiG-15bisと耐久試験準備中のMiG-15bis。 Photo: USAF

Photo: Masahiro Mino

1960年8月3日，北朝鮮空軍中尉の操縦で韓国に亡命した3機目のMiG-15bis（239）。現在ソウル市内の勝共連合博物館に展示される。

Photo: Masahiro Mino

1983年2月25日に亡命したMiG-19（中国製殲-6III）。同機は，韓国空軍が飛行試験後，現在は韓国戦争記念館に展示されている。

など主要軍事施設の30%を破壊することを最大目標にしていると証言した。この証言は韓国空軍高官を驚愕させたことはいうまでもない。ただしリ大尉が韓国に着陸したとき，革のヘルメットに革の飛行服というMiG-19にしても時代遅れの装備に驚かされた。

リ大尉機は韓国空軍基地に保管され，1983年に行なわれた韓米合同軍事演習“チームスピリット83”では韓国空軍パイロットの手でその飛行が披露された。その後，同機は亡命当時の塗装を復元され1994年6月にソウル市内にオープンした韓国戦争記念館の大型装備室内に展示されている。

韓国の経済成長に大きく水をあけられた北朝鮮にとってソ連の崩壊とロシアの経済危機も痛手となった。いまのロシアにとって北朝鮮に石油を好条件で売ることなどできない。北朝鮮空軍も最近，新鋭のMIG-29戦闘機をソ連から引き渡されたが，肝心の燃料が不足しては空軍の体をなさない。1995年になって北朝鮮ではMIG-29戦闘機の国産化に成功したとの報道もあるものの，燃料問題が解決したとは思えない。それでも現在の原子炉に替わる原子力発電施設を主に韓国，日本からの援助で建設するとともに石油まで援助しようとすれば，行き着くところが北朝鮮の家庭のストーブか，ミグ戦闘機の燃料タンクかは見届けようがないのも事実だ。金日成首席の死後，米韓情報筋が監視しているのを承知で最近に例のない大規模な空軍演習をやったのは，燃料枯渇説を打ち消すためのものだろうか。一説では北朝鮮空軍のパイロットは年に数時間の飛行がやっとだという。これでは北緯38度を越えて韓国に亡命するパイロットなど出現しようがない。日常の飛行訓練にも事欠く空軍では，パイロットが亡命飛行を成功させるまで腕が上がるわけもなく，飛行任務の機会は少なく亡命のチャンスはさらに少ない。

北朝鮮空軍の保有機数は現在800機といわれるが，MIG-29 40機，MIG-23 46機，MiG-21 130機，Su-7 18機，Su-25 35機を除けば旧式機が主力。公安当局の厳しい監視のなか，1994年から国産化が始まったと伝えられるMIG-29戦闘機に触れることのできるパイロットはエリート中のエリート。過去，北朝鮮空軍亡命パイロットの手土産はやはり130機あるというMiG-19がやっとだ。

いま，世界中で共産党独裁の国は，中国，ベトナム，キューバに北朝鮮と少ない。そのなかで金日成から金正日と国家元首の地位を世襲させる近代的な共産主義国にはおよそ似つかわしくない権力移行を実現した北朝鮮では，空軍パイロットの評価も大いに“政治的”に行なわれている。MiG-23，MIG-29という新型戦闘機を操縦するエリートパイロットは確かに国を裏切る恐れは少ないものの，本来の操縦のウデを両立できるかは疑問である。

●北朝鮮崩壊の証言者となる空軍大尉の亡命

このような観測を裏づけることになったのが1996年5月23日に殲-6III（MiG-19の中国ライセンス生産機）を駆って韓国に亡命した北朝鮮空軍のパイロット，リ（李）・チョルス大尉だった。過去，何人もの北朝鮮空軍パイロットが韓国に亡命した。空軍パイロットは北朝鮮でも優遇される特権階級であり，軍は北朝鮮の金日成，金正日の2代の金体制を支えてきた。餓死者も出るほどの食料難と経済危機をよそに，彼ら空軍将校には充分とはいえないものの，食料と燃料が優先的に配給されてきた。国家予算のなかで軍事費の占める割合は50%を超えるという説もある。そんな軍にあって亡命を決意するには，それなりの理由があろう。リ・チョルス大尉は，父親，妻，子供ふたりを北朝鮮に残して韓国に亡命した。家族のきずなを大事にする韓民族にあって，この行動は何か複雑な家庭の事情を想像させる。やがてこの事情も明らかになるであろう。

5月23日の午前10時30分ごろ，北朝鮮の首都ピョンヤンの西，温泉（オンチョン）基地から3機の殲-6IIIが通常の訓練飛行に離陸した。訓練内容は離着陸訓練。離陸後，3機はオンチョン基地で着陸と離陸を繰り返すものだった。オンチョン基地は，首都防衛の任を与えられる北朝鮮空軍でも屈指の重要な基地で，2,700mの滑走路2本を備えている。

殲-6IIIの1機（529号機）を操縦していたのがリ・チョルス大尉（29歳）だった。大尉は1966年6月21日生まれで空軍士官学校を卒業後，1986年以来，実戦部隊に配属されていた。

リ大尉はオンチョン基地の西で僚機同様，機首を東に向けるところを南に向けた。高度800mを時速840㎞に加速，ピョンヤンの南，テダン上空を南に向けて飛ぶ。ようやくこのとき，北朝鮮の防空レーダーは不審な北朝鮮空軍機の存在に気づいたが，ときすでに遅かった。そのまま リ大尉機は，黄海上空に出た。

韓国ではリ大尉機のとる異常な飛行

コースを10時43分に捕捉していた。ソウルの南，烏山（オーサン）レーダーサイトがリ大尉機の航跡を捉え，韓国空軍の水原（スウォン），清州（チョンジュ）の2基地にスクランブル発進を命じている。迎撃に上がったのは，F-4Eファントム2機，F-16ファイティングファルコン2機，F-5Eタイガー2機の計6機だった。

リ大尉機は10時49分，海上で韓国領空に入る。10時54分，韓国空軍のF-16 2機がリ大尉機との接触に成功，目視で北朝鮮空軍MiG-19（殲-6）と確認した。リ大尉はF-16パイロットに対し速度を落とし，車輪を出し，さらに翼を振って攻撃意志のないことを示した。これを韓国空軍パイロットは司令部に伝える。スクランブルに発進した残る4機も合流し，初めはMiG-19をチョンジュ基地に着陸させようとしたが，リ大尉が燃料が残り少ないと合図してきたため，急きょソウルに近いスウォン基地に向かわせることにする。

韓国空軍戦闘機が見守るなか，リ大尉の操縦する殲-6III は，スウォン基地滑走路に着陸，ドラッグシュートを開き停止した。11時9分，リ大尉の42分の亡命飛行は終了した。南下開始から25分後のことであった。

着陸後，警備兵に囲まれながらもリ・チョルス大尉はスウォン基地の韓国空軍将兵に手を振り，ただちに国防部の訊問を受ける。なお韓国では，北朝鮮と韓国をひとつの統一国家とし「亡命」の言葉は使わず「帰順」という。リ大尉は，着陸後，韓国空軍士官にウイスキーを要求した。亡命飛行の極度の緊張からか，リ大尉はグラス一杯のウイスキーを飲み干し質問に答えた。リ大尉はオンチョン基地の空軍第1師団第57連隊に属し，大尉の飛行時間は，通算で350時間。10年のパイロット生活にしては異常に少ない。北朝鮮空軍の燃料事情の悪さがはからずも明らかになる。さらにリ大尉は，この日の亡命飛行以前にも5月9日に訓練飛行中に亡命を実行しようとしたが燃料が足りずに断念したという。

韓国国防部の対応は，いままでにない早さとオープンさを見せた。スウォン基地はソウルから40㎞と近く，国防部では記者団を基地に招き，リ大尉の乗機，殲-6III（529号機）を見せるとともに短時間ながらリ大尉の会見までセットしたのだ。韓国空軍基地内を撮影させることも異例なら，亡命直後の北朝鮮現役士官のインタビューを許すのも異例だった。経済的にも北朝鮮に大きく水をあけた韓国の自信，民主化を進める現政権の自信が，このような情報公開を実現したのだろうか。

リ大尉は亡命の動機を「北朝鮮の現体制に耐えられずに…」と語るとともに，現在の感想はと聞かれると「万歳」を連発し喜びを表した。ただしその後，リ大尉の亡命の動機を「後輩が自分を追い越して中隊長に出世した」とか「政治指導員が不公平な処遇をした」と，いたって世俗的な亡命理由を発表し，米中，北朝鮮，韓国の4者会談開催に障害に影響を与えまいとする韓国政府の気配りを見せた。その一方で，亡命から1週間後の28日に再び記者会見に出席したリ大尉は，北朝鮮軍は韓国北部を攻撃し，開戦24時間でソウルを流れる漢江まで攻め込み1週間で釜山に到達し韓国を占領する作戦の存在を明らかにしている。リ大尉は，北朝鮮空軍は1995年10月に270機の戦闘機，爆撃機を非武装線近くの基地に移動させ，パイロット家族までも移住させたと証言（航空機の移動については韓国，米軍情報筋も確認済み），また虎の子のMIG-29戦闘機1個大隊（1個連隊か？）を北部，平安北道の順川基地からリ大尉機が発進した温泉基地に進出する予定だったと証言した。ただしこのショッキングな北朝鮮奇襲作戦については，南北の戦力バランスから北のシナリオどおりにいくかどうかは大いに疑問があり，軍部の士気高揚のためという意見もある。

なお，大尉が領空に入ったところで韓国国防部統合指揮センターは，ソウル市，京畿道，仁川の3地域に警戒警報のサイレンを鳴らすよう依頼した。京畿道，仁川では10分間サイレンが鳴り市民が避難したものの，ソウル市内では市職員が通常の訓練と勘違いしたためサイレンは鳴らなかった。なお，この市職員4名は，職務怠慢でソウル地検公安部に逮捕されたから，リ大尉の亡命もとんだ波紋をおよぼしたことになる。

●グリーンアロー出版社より「亡命空路」が7月下旬に発売予定です。

← 韓国スウォン基地で異例の亡命当日の記者会見に出席した北朝鮮空軍リ・チョルス大尉。再度の記者会見でリ大尉は，韓国侵攻作戦が存在するとショッキングな証言を行なう。
↓ 亡命した殲-6III（529）コクピットのリ・チョルス大尉。韓国国防部は58点の装備品を公開。装備は30年前のヘルメットを含め旧式で靴下の替わりに四角の布で足を包み優遇されているはずの北朝鮮空軍士官でさえも深刻な物不足に見舞われていることが確認された。
Photos: REUTERS SUN

Photo : Yasuyuki Taniguchi

KF Special File

↑↓　F-2試作4号機（XF-2B/63-0004）の飛行試験が三菱重工名古屋（小牧空港）で始まっている。写真上は5月14日，初めてハイスピード・タキシーを行なった際の撮影。上面がダークブルー，下面がライトグレイの迷彩塗装を施しており，1～3号機に比べ実用機らしさを見せている。本機はFCS（火器管制装置）ならびに射／爆撃の試験に使われる予定だが，そのため1～3号機では20mm弾倉内に搭載していた計測装置がコクピット後席に移設されているのが分かる。13日のロースピード・タキシーに続き，14日にはドラッグシュートを使ったハイスピード・タキシー，16日にはシミュレーテッド・テイクオフを実施した。写真下は5月24日，約1時間の初飛行を終えて小牧空港に着陸する4号機。

Photo : Haruhiro Shinowaki

Photo : Matthias Becker

↑　ドイツのラムシュタイン基地を訪れたUSAFE（在欧米空軍）31FWの司令乗機であるF-16C（89-2001）。垂直尾翼の文字類に白シャドーがつき，先端の帯も所属飛行隊510FS，555FSを示す青／黒の2色で塗られている。ホームベースであるイタリアのアビアノ基地はボスニア地域への監視飛行のメッカであり，この機体もキャノピー下に9個の出撃マークを記入している。4月19日の撮影。

→　世界でも数少なくなったスターファイター使用軍のひとつ，イタリア空軍のF-104Sが新塗装になった。写真はセルビア（Cervia）基地23°Gruppo/5°Stormo（第5航空団第23飛行隊）のF-104S/ASA（MM6812/5-33）で，各機オーバーホール時に塗り直されるという。

↓　2枚は米プレーンズ・オブ・フェイムが所有する旧日本海軍99式艦上爆撃機。

Photo: Antonio Zanghi

Photo : Kohei Ash

●この機体の現状はご覧のとおりですが，再飛行に向けての計画も進んでおり，博物館では日本からの支援を求めています。ご興味のある方は編集部03-5385-5868までご連絡下さい。

スピットファイアの系譜

1936—1996 Spitfire 60th Anniversary

1936年3月5日、ハンプシャーの空にスピットファイアが初めてその機体を浮かべてから今年は60周年目にあたる。本誌5月号でも紹介されたように、スピットファイアの故郷、サウザンプトンではスピットファイア生誕60周年を祝うセレモニーが開催された。古今幾多の航空機が生まれては消えていったなか、今もなおその生誕が祝福されるというのは、広く航空界にあっても希有のことであろう。このように、スピットファイアが今なお多くの英国民から敬愛され追想される由縁は、本機が文字どおり"英国を救った戦闘機"という事実にあることは言うまでもない。バトル・オブ・ブリテンはチャーチルの言う"The Few"(一握りのパイロットを指す)だけではなく、ともに戦い、苦難を共有したという強い気持ちが当時を生きた英国民の心の深奥にはあるはずにちがいない。その象徴がまさしくスピットファイアなのである。スピットファイアの歴史を振り返る時、そこにそれとは別の英国民気質を垣間見ることができると思うのは筆者だけだろうか? とかく物持ちが良い、と半ば揶揄されるあたりは、10数年にわたって本機を使い続けたところにうかがえるが、彼らはけっして頑な保守的な観念に固まっているわけではない。よいことであれば、ためらわず取り入れる合理性と柔軟性とを併せもっている。スピットファイアが大戦全期間にわたって一級の性能を発揮、継続し続けた背景には、ジョンブルの粘り強さ、確固とした信念、そして戦時中の日本やドイツでは遂に表立って出てくることはなかった柔軟な思考回路があったことは間違いない。

(解説：[illegible])

Photo：IMPERIAL WAR MUSEUM

プロトタイプ（タイプ300）

↑ 1936年3月5日の初飛行後，空軍での各種審査のためマートルシャムヒースのA&AEE（航空機／武装実験施設）にあった当時のスピットファイア原型（s/nK5054），機体塗装も施されず，わずかにラウンデル，シリアルが描かれているのみ。主脚カバーも取り付けられておらず，方向舵も改修前のもので，初飛行当時の姿を留めている。

【上2枚】 1936年5月，エンジンをマーリンF（1,030hp）に換装，主脚カバーを装備，方向舵ものちの量産型と同じタイプに改めたスピットファイア原型。塗装もスーパーマリン社が自社飛行艇用に使っていたブルーグレイの塗料が機体全面に施され，優美なスタイルを一段と際立たせている。右翼下面のラジエーターはリップが翻収容口まで伸びたタイプなのが量産型と異なる。ちなみに，この写真撮影当日，設計者のレジナルド・ミッチェルはハート軽爆に搭乗して本機の飛行を初めて空中より視察している。

← 1937年9月，英空軍の戦時迷彩塗装採用に応じてダークアース／ダークグリーンの迷彩塗装を施したスピットファイアの原型。エンジンはマーリンII（同馬力）に換装，排気管，無線機を搭載，尾ソリも尾輪に換え，ほとんど量産型と変わらない変貌をとげた。垂直尾翼前方に見える小さな張り出しはスピンテストの際の錐揉み防止用パラシュートの収納部。本機は1939年9月4日，着陸事故によって破壊された。

Mk.Ⅰ(タイプ300)

→　タイプ300は1936年5月，スピットファイアと命名され，6月3日には量産型スピットファイアMk.Ⅰとして310機，さらに翌年3月24日には200機が発注された。写真の機体(K9814)は量産第28号機で，ブライズノートンのNo.6 MUに配属された。1938年11月14日，パリ航空ショーに参加する際，ジェフリー・クウィルの操縦でクロイドンを離陸，ル・ブルージェまでをわずか50分で踏破している。

↑　1940年6月，バトル・オブ・ブリテンを控えケント州上空を哨戒飛行するグレイブズエンド駐留のNo.610sqn所属のスピットファイアMk.Ⅰ。英空軍では"Vic"と呼ばれる3機編隊による戦闘単位を踏襲していたが，ドイツ空軍の2機×2の4機による実戦的な「シュバルム」に対して苦戦を強いられ，バトル・オブ・ブリテン中期以降より同じく4機編成の「フィンガーフォー」編隊に改めた。

→　ダクスフォードの衛星基地，フォールメアを発進するNo.19sqnのスピットファイアMk.ⅠA(X4474)。同飛行隊は1938年7月29日，スピットファイアを最初に受領した飛行隊。通産第78号機以降，従来のウェイブリッジ木製2枚ペラからデ・ハビランド金属製3枚ペラを標準装備した。

↓　マンストンを離陸するNo.92sqn所属のスピットファイアMk.ⅠA(X4561中央)およびMk.ⅠB(R6908左，X4272右)ⅠBは20mm機関砲2門を装備した機体だが，生産機数はわずか30機にすぎない。

ハイスピード・スピットファイア (タイプ323)

← 国際速度記録に挑戦するためスーパーマリン社がMk.Iの第48号機(K9834)を元に改造したレーサー機。エンジンをマーリンIIIM(2,160hp)に換装。主翼端を短縮するなど大幅に改造して最高時速660km/hを計画していたが,1939年4月26日,ドイツのMe209V1が754.98km/hの新記録を樹立したため,開発を断念した。その後,写真偵察機型P.R.Mk.IIIに改修され,さらにシュナイダー・トロフィーレースでS.6Bを駆った勇者,ジョン N.ブースマン准将の専用機として使用された。写真はその当時の撮影。

Mk.II(タイプ329)

← マーリンXII(1,175hp)を搭載,性能向上を図ったのがスピットファイアMk.II。外形的な特徴は機首右側,スピナー直後にあるコフマンL4型スターターの小さなふくらみ。またマーリンXII搭載機はプロペラ効率の高い幅広のロートル金属製3枚ペラを装備,スピナーも丸みのあるタイプが用いられたが,一部マーリンIII装備機ではMk.Iと同じプロペラ/スピナーが使用されている。写真は1940年暮れごろ,ビギンヒル駐留当時のNo.66sqn所属機(LZ-Z,s/n P7490)。

↙ Mk.IIでも武装の違いによりAおよびBの2種類があった。さらにMk.Iの多くがB型に改修されている。写真はMk.IIB(P8339,マーリンIII装備)で,のちにMk.VBに改修されている。なお,Mk.IICという呼称の機体が存在するが,これはMk.IIを改修した救難任務型を示し,武装の違いを表わすものではない。

↓ No.41sqnのスピットファイアMk.IIA(P7618)。オブザーバーコーズ(監視部隊)からの献納機でエンジンパネルに同部隊のエンブレムが描かれている。パイロットは同飛行隊司令,ドナルド O.フィンレー少佐で,5機撃墜のエース。

Mk.III(タイプ330/348)

→↓　Mk.I(N3297)にマーリン20(1,390hp)を搭載した性能向上型で，1940年3月16日に初飛行した。エンジンの換装にあわせ，ラジエーター，滑油冷却器，キャノピーを改修，主脚タイヤ接地位置を5cm前進させるなどが採られた。主翼幅も1.93m短縮されたが，これはダウディング空軍大将の指示により通常の翼幅に戻された(タイプ348)。武装も従来のA(7.7mm×8)，B(20mm×2，7.7mm×4)仕様に加え，C(20mm×4)仕様も計画されたが，実現はしなかった。1940年10月に1,000機もの大量発注が出されたが，のちにすべてキャンセルとなった。

P.R.Mk.IV(タイプ353)

→　本来の戦闘機型と並んでスピットファイア各型で重要な位置にあるのがP.R.，すなわち写真偵察機型だ。実戦への参加も早く1939年11月，試作写真偵察機型(P.R.タイプA)がフランスの基地からドイツのアーヘンへの偵察を実施している。その後，既存の戦闘機を抽出して偵察カメラを搭載する方式が採られた。これらは搭載仕様や機体型式の違いによりタイプA～Gの区別が付けられていたが，このうちもっとも多数の229機が生産されたのがタイプDである。本機はMk.Vをベースに改造され，主翼カメラ搭載をやめ，替わりに主翼前縁に燃料タンクを増設し，991ℓの燃料を搭載できるようにした超長距離写真偵察機で，コクピット後方に各種偵察カメラ2台を搭載した。このタイプDはのちにP.R.Mk.IVの呼称が与えられた。Mk.IVは元来グリフォン搭載の性能向上型に与えられた呼称だが，計画が進捗せず，替わりに本型に振り分けられた。さらに15機のタイプDがMk.Vから改造されている。写真上(s/nBR419)，下(s/nBP888)はともにMk.Vから改造された機体で，ベンソンのNo.543sqn(写真偵察任務と海外派遣の偵察機乗員の訓練を兼務)に配属された。

Mk.ⅤA/B（タイプ331/352）

→ Bf109Eに替わり1940年末に登場したBf109Fは、それまでスピットファイアMk.Ⅰ，Ⅱで保っていた均衡を一夜にして崩してしまった。性能向上型をめざしたMk.Ⅲはキャンセルされており，このため新型マーリン45エンジン（1,185hp）をMk.Ⅰ，Ⅱに搭載した応急型が開発された。X4334（Mk.Ⅰ）は1941年4月13日に初飛行，ただちに量産が開始された。本機は機体仕様などはMk.Ⅰ，Ⅱとほとんど変わらないが，バランスのとれた性能から大量に生産され，1943年9月までに6,595機が量産され，さらに初期のMk.Ⅰ，Ⅱでもマーリン45に換装してMk.Ⅴ規格で第一線に復帰した機体も多数あった。写真はNo.243sqn所属のMk.Ⅴ（EN821）。

Photo : AEROPLANE

← Mk.Ⅴにはさまざまなバリエーションがあるが，L.F.Mk.Ⅴは低高度域での戦闘を主務とする機体である。本機は高度840mで1,580hpを発揮するマーリン45M（または50M，55M）を搭載していた。外形的には低空での運動性を高めるために主翼端をそれぞれ71cm短縮し，角形に整形した，いわゆる「クリップド・ウイング」を装備している場合が多い。この切断翼に関してはパイロットから不評を買ったとされているが，北アフリカで戦ったグリード中佐機のように，現地で切断翼に改修した例もあり，必ずしも需要がなかったわけではない。写真は亡命ポーランド人を中心に編成されたNo.316Sqn所属のMk.ⅤB（BL479）。

→ Mk.Ⅴには各工場で最初からMk.Ⅴとして生産された機体のほかに既存のMk.Ⅰ、Ⅱのエンジンをマーリン45に換装してMk.Ⅴ規格に改修した機体も多い。写真の機体もそのうちの1機で，本機は1940年7月，Mk.ⅠAとして完成No.19sqnに配属されたのち，20mm機関砲2門を装備したMk.ⅠBに改修された。さらに翌年4月にはマーリン45に換装，Mk.ⅤBとしてNo.92sqnに復帰した。この写真撮影時のパイロットは同飛行隊司令，ジミー・ランキン少佐（21機撃墜のエース）。このMk.ⅤBは本写真撮影の1ヵ月後，1941年6月22日，別のパイロット搭乗で作戦の際Bf109に撃墜され失われている。

← 同じく，既存のMk.ⅡAにマーリン45を換装してMk.ⅤA規格とした機体。エンジン換装にあわせプロペラを幅広のロートル木製に，排気管もフィッシュテイル型に改められている。本機は1941年5月，オーストラリア人によって編成されたNo.452sqnに配属され，この時，のちに17機撃墜のエースとなるキース・トラスコット少佐も搭乗したことがある。写真は中央射撃学校で使用された当時（1944年4月）の撮影でコードレターはその時のもの。本機はのちにオーストラリアに寄贈され，キャンベラの戦争記念館にこの当時の姿のまま現在も保存展示されている。

Photo：RAAF

↑ スピットファイアの弱点であった航続力のなさは戦域の拡大にともない重大な懸案となった。このためさまざまな増加タンクがテストされた。このMk.ⅤCも1942年6月ころボスコムダウンでテストに供された機体。胴体下にはフェリー用の170galスリッパタンクを装備，機首下の滑油タンクも大型化されている。1942年10月，この装備でジブラルタル～マルタ間1,770kmをノンストップで翔破している。

← 機首下に武骨なボークス製防塵フィルターを装備，胴体下面に30galスリッパタンクを装着したオーストラリア空軍No.452sqnのスピットファイアMk.ⅤC(s/nBR537)。Mk.ⅤCは20mm機関砲4門を装備できる機体で，ベルト給弾式に改められており主翼下面の張り出しもなくなっている。またタイヤ接地位置も5cm前に改められているのが他の仕様の機体にはない特徴。

Mk.ⅤC(タイプ349)

Mk.ⅤSpl.(タイプ355)

→ スピットファイアの水上戦闘機化はかなり早い時期からテストされていた。1940年春，ノルウェー方面での使用を計画してMk.ⅤA(s/nR6722)にブラックバーン・ロックのフロートを装着した試作型が作られたが飛行するまでにはいたらなかった。1941年5月にMk.Ⅴでも改めてフロート付きの水上戦闘機型が試作され，3機（EP751, W3760, EP754)が改造された。この製作は前回と同じくフォーランド航空機が担当した。写真は1942年8月に完成した第1号機(s/nEP751)。大型の双フロートのほか，垂直尾翼下に方向安定用のフィンが装着されている。プロペラは直径3.276mのロートルXH54DRMSS4枚を装備した。本機はギリシャでドイツ軍のJu52邀撃に用いられる予定でエジプトに派遣されたが，実際に使用する機会がないままに終わっている。

Photo：SUPERMARINE WORKS

Mk.Ⅵ(タイプ350)

↑← 1940年末から高高度より英本土に飛来するJu86P偵察機に対処するため開発された高高度戦闘機で，Mk.Ⅰ(s/nR7210) Mk.Ⅴ(s/nX4942)の2機にマーリン47(1,415hp)を搭載した試作機が製作された。量産型は97機が生産された。写真はNo.124sqn所属のMk.ⅥB(s/nBR579)。外形的にはロートル4枚プロペラを装着し，高空域での運動性向上を図った尖端型延長翼，スライド式を廃した固定密封型のキャノピー，排気管下の与圧用空気取り入れ口などが特徴。

Mk.Ⅶ(タイプ351)

→ H.F.Mk.Ⅵが応急的な高高度戦闘機だったのに対し，H.F.Mk.Ⅶは本格的な高高度戦闘機として開発された。それまでの1段2速過給器のマーリン45系に替わり，2段2速過給器付きで高高度性能を向上させたマーリン60系を搭載することが計画されていた。原型はMk.ⅤB(s/nAB450)にマーリン61(1,565hp)を搭載して試作され，1942年7月に完成，テストされた。マーリン61はエンジン本体が前後に長くなったので，機体も機首が伸長され，従来の型にくらべグッとスマートになった。尖端翼，排気管下の与圧用空気取り入れ口はMk.Ⅳと同じであったが，キャノピーは2重式のスライド式に改められた。そのほか，左翼下面に中間冷却器を設けたため左右対称となり，補助翼は幅の短いものに変更された。尾輪は引き込み式になった。方向舵は初期型は従来のタイプのままだったが，後期型では増大したトルクに対処するため，面積を増大した大型の尖端型に変更された。Mk.Ⅶは高度13,411mで669km/hを発揮し，その高高度性能を立証したが，肝心のドイツ機の高高度侵入は少なくその実力を発揮する機会には恵まれなかった。本機は140機が生産されたにすぎなかった。写真は1944年9月ごろボスコムダウンにおけるスピットファイアMk.Ⅶ(s/nMD124)。高高度戦闘機の制式塗装，上面ミディアムグレイ，下面P.R.ブルー。写真下は米陸軍に研究用として引き渡された機体(s/nEN474)。現在もスミソニアンのNASMに展示されている。

Mk.VIII（タイプ360）

→　Mk.VIIに続いて開発が進められたMk.VIIIは本来であればマーリン60系搭載型の本命になるべき機体であった。本機は端的に言うならば、Mk.VIIから与圧装備を取り外し、中高度空域での性能向上を意図した機体。しかし、基本構造をMk.VIIと同一としたため開発の進みは遅く、その量産第1号機がロールアウトしたのは1942年11月20日で、このころには応急型マーリン60系ともいうべきスピットファイアMk.IXが半年前から大量生産に入っており、総生産機数も1,658機とMk.IXの1/3程度に留まった。このうち405機がオーストラリア空軍に供与されている。Mk.VIIIは主に地中海、極東、中東戦域に展開していた飛行隊に重点的に配備された。写真はイタリア方面で戦闘に従事したNo.417sqn所属のスピットファイアMk.VIII。尖端延長主翼を装備している。

←　スマートなシルエットを見せるスピットファイアMk.VIII 2題。スピナー直後にはMk.II以来のコフマン・カートリッジスターター用の膨らみが復活している。気化器空気取り入れ口は大型化され、防塵用フィルターを内蔵したボークス製エアロビー・フィルターが装備されている。上の写真の機体（s/nJF463）は尖端延長翼を装備している。下の機体（s/nMD319）は標準翼だが、方向舵は面積を拡大させた、いわゆるトンガリ翼に改められている。この他に切断翼の機体も存在する。Mk.VIIIにはそれぞれの戦闘高度域に準じてマーリン70（高高度）、同61、63、63A（中高度）、同66（低高度）の各エンジンが搭載されたが、主翼形状は必ずしも尖端延長翼が高高度、切断翼が低空用と区別されたわけではない。

←　1943年8月、涙滴風防をテストするために試作されたMk.VIII（s/nJF299）。当初ADCU（空戦開発部隊）に引き渡されたのち、ボスコムダウンを経て、北アフリカで運用テストに使われた。のちの涙滴風防の走りだが、前面固定部は防弾カーブド・グラスが使われているのが実用型とは異なる。

Mk.IX（タイプ361）

← 1941年9月，Fw190の出現により一夜にして旧式化したMk.Ⅴに替わって再び新たな性能向上型の必要に迫られたスピットファイアであったが，本命マーリン60系搭載のMk.Ⅷは実用化にまではまだかなりの時間がかかるのは必定であった。このため，再度Mk.Ⅴにマーリン60系エンジンを搭載した試作型が開発された。応急的な機体にもかかわらず，656.6km/h（高度7,620m），669.4km/h（同8,230m）をマークし，加えて2段2速過給器装備により，あらゆる空域ですばらしい性能を示し，とくに高高度空域で急激に性能の落ちるFw190には絶対的優位を保った。この高性能に気をよくした英空軍ではただちに大量のMk.IXを発注，量産第1号機は1942年6月にロールアウトした。総生産機数はMk.Ⅴにはおよばぬものの，5,674機にも達した。上の機体（s/nMJ502）はトンガ（当時の英保護領）国民の献金によって英空軍に寄贈された。下はL.F.Mk.IXE（s/nTE565），本機は大戦中，チェコ亡命パイロット編成のNo.310sqnで使われ，現在はプラハの航空歴史博物館に保存展示されている。

Photo：AEROPLANE

← Mk.IXCの機首クローズアップ。プロペラはロートル4枚金属製が装備されている。気化器空気取り入れ口は英本土で使用されている機体では必要性は低かったが，地中海戦域や進出した前線などの未整備基地では防塵フィルターは不可欠で，ボークス製エアロビー・フィルターが装着された。これはMk.Ⅴ時代の「ヒョットコ」型フィルターにくらべれば洗練されたとはいえ，かなり大型。胴体下に装着されているのは30galスリッパタンクである。

Mk.IX Spl.（タイプ385）

← Mk.Ⅰ，Ⅴの失敗にもかかわらず，スピットファイアの水上戦闘機型の開発は，Mk.IXの場合でも引き続き計画された。機体のアレンジはMk.Ⅴの時のものを踏襲したもので，1944年6月18日に初飛行している。写真は唯一試作された機体（s/nMJ892）で，英空軍では対日戦での使用を計画したといわれる。しかし，戦局の推移は本機の必要性を減殺し，結局この1機の試作に留まった。スーパーマリン社ではこのあともMk.21の水上戦闘機型を計画していたといわれる。武装は20mm機関砲2門で，本機の塗装は上面グレイ/グリーンに下面はテスト機を示す全面イエロー。

Photo：SUPERMARINE WORKS

P.R.Mk.X (タイプ362)

→ マーリン60系最初の写真偵察機型でMk.VIIの武装を撤去、主翼前縁に燃料タンクを増設、機首下面の潤滑油タンクを大型にした。ベースがMk.VIIのため、操縦席の与圧システムもそのまま流用されたが、実戦においてさほど重要視されなかったらしく、後発のP.R.XIの5%にも満たない、わずか16機が生産されたのみで終わった。写真の機体（s/nSR396）はNo.542sqnに所属し、1945年2月24日に撃墜、失われている。

P.R.Mk.XI (タイプ365/374)

→ 少数機の生産に終わったP.R.Mk.Xに替わってマーリン60系写真偵察機型の主力となったのが、P.R.Mk.XI。Mk.IXをベースにしたが、最初の15機は戦闘機型のままベンソンの1PRUに引き渡され、現地で偵察機型に改修。第1号機（s/nBS497）は1942年11月17日に完成した。タイプ374と称する前期生産型36機に引き続き、各型合計486機もの多数が生産された。このうち、211機はタイプ370と呼ばれるマーリン70(1,475hp)搭載の高高度偵察機で、高度8,230mで679km/hの快速を誇った。

← No.541sqn所属のスピットファイアP.R.XI（s/nPL775）。機体全面PRブルーと呼ばれる色に塗られ1944年6月6日のノルマンディー上陸作戦の際に指示された味方識別帯、いわゆるインベイジョン・ストライプを巻いている。機体ベースをMk.IXとしているが、キャノピーは他の偵察機型同様、前面固定部は枠無しのカーブド・グラスを装備、尾輪は引き込み式とした点が異なる。もちろんこれらは空気抵抗を低減し、高速性能を図るための処置である。

→ 同じく下面より見たP.R.XI（s/nPL775）。胴体後部下面に設けられた偵察カメラ窓2個が確認できる。機首下面の潤油タンク部が光の当たり具合で下に大きく張りだしているのが分かる。P.R.XIの場合、2,189kmというスピットファイアでは「異例」の長航続性能があるため、燃料同様に潤滑油も大量に搭載する必要があったのである。燃料はコクピット前方の標準タンクの他、主翼前縁内側いっぱいに燃料用シェルを設け、ここに66galを収容した。ストライプの陰に隠れて見えにくいが、左右主脚前方に燃料を送り込むポンプを収めた膨らみが設けられている。

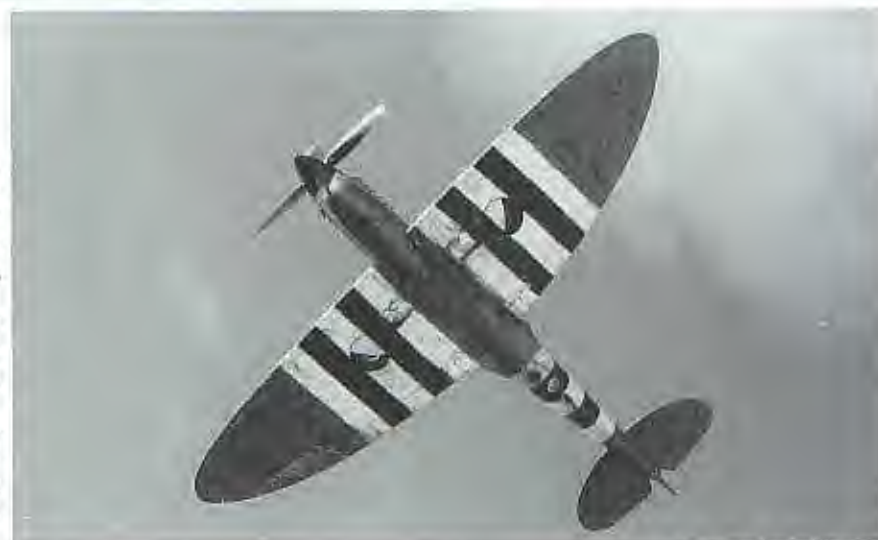



Photo : CROWN COPYRIGHT

Mk.XII（タイプ366）

← グリフォン装備スピットファイアの起源はMk.IV（s/nDP845，タイプ337）に遡る。本機は1941年11月27日に初飛行，第2号機（s/nDP851）も12月に初飛行したが，結局量産までに至らなかった。これらはのちにMk.20と改称された。1942年，英国南部沿岸を低空で襲うFw190などに手を焼いた英空軍では，このMk.20を使用して低空性能に優れたグリフォン型スピットファイアのテストを開始した。写真上はグリフォンIIB（1,720hp）を搭載したMk.XIIの原型（DP845）。実用型のMk.XIIはグリフォンIII（1,735hp）を搭載，第1号機は1942年10月13日に初飛行し，翌年初めよりNo.41，および91sqnに配備された。生産機数は100機で，この内55機は胴体をMk.VIIIから流用，残り45機をMk.IXから流用している。写真はNo.41sqnのスピットファイアMk.XIIで，手前からEB-B（s/nMB882），EB-D（s/nMB858），EB-H（s/nMB882）。この内EB-Hの尾輪は固定式になっているが，これは上記のようにMk.IXの胴体が使われているためである。

P.R.Mk.XIII（タイプ367）

→ 型式呼称こそ新しいが，低高度での写真偵察機型として既存のMk.Vの胴体をベースに，低空用のマーリン32（1,645hp）を搭載した機体で，1942年暮れから翌年5月にかけて合計26機がヘストン航空機で生産された。写真の機体（s/nL1004）はスピットファイアMk.VA改造の第1号機。本機は偵察機型とはいえ，初期のP.R.タイプGと同じく丸腰ではなく，7.7mm×4の翼内武装を保持していた。

Mk.XIV（タイプ369/373/379）

← グリフォン搭載型の本命となるべきMk.21は機体構造の全面的再設計が行なわれるため，実用化までまだ時間が必要であった。このため，とりあえず実用段階に入ったグリフォン60系（2,035hp）をMk.VIII 6機に搭載して評価テストを行なった。結果は最高時速700km/hなどすばらしい性能を発揮した。この結果，機体各部の改修を最小限に押さえてただちに量産が命じられた。Mk.XIVは1944年1月，No.610sqnが初受領し，V1飛行爆弾迎撃などに使われていたが，1944年10月5日，大陸に進出したNo.401sqnのMk.XIVは英空軍初のMe262撃墜を記録している。写真はNo.610sqn所属のMk.XIV（s/nRB159）。

→ 合計957機生産されたMk.XIVの内，半分近くの430機が，胴体後部に偵察カメラ1基を搭載できる戦闘／偵察機型ともいえるF.R.Mk.XIVであった。写真のF.R.Mk.XIV（s/nMV259）からも分かるように本型では横安定性を多少犠牲にして全周囲視界のきく水滴風防を標準装備していた。国籍ラウンデル前方がカメラ窓で，左右に設けられていたが，F24偵察カメラは左右どちらか片側に向けてしか搭載できなかった。

→ スピットファイアMk.IXの大量生産にともない，肝心のマーリン60系エンジンの供給不足が懸念され始めた。このため，P-51ムスタング用エンジンとして米国パッカード社で大車輪で生産に入っていたマーリン68のライセンス生産版パッカード・マーリン266エンジンを逆輸入して，不足を補うことになった。1943年12月，英国に到着したパッカード・マーリン266を搭載した機体（s/nMJ556）が初飛行した。スーパーマリン社内タイプナンバーはMk.IXと同じく361が与えられたがパッカード・マーリン266のエンジン規格はメートル法で行なわれていたため，マーリン66との互換性はなく，英空軍では本機にMk.XVIの呼称を与え，Mk.IXとは区別していた。Mk.XVIは1944年10月から実戦配備が始まり，合計1,054機が生産された。このうち，1945年2月からラインオフした機体は涙滴キャノピーを装備していた。写真上の機体（s/nTE330）は1958年米空軍に寄贈され，現在もオハイオ州デイトンの空軍博物館に保存展示されている。写真下の機体はスピットファイアの生みの親，レジナルド・ミッチェルの故郷，スタフォード州ストックオン・トレントの市立博物館に保存されているMk.XVI（s/nRW388）。

P.R.Mk.XIX（タイプ389/390）

→ 写真偵察機型の掉尾を飾り，グリフォン搭載型としては唯一の偵察機型がP.R.Mk.XIXで，1944年6月より配備が開始された。最初の25機はグリフォン65（2,035hp）を搭載，コクピットは非与圧であった。続く200機はグリフォン66（同hp）を搭載，与圧キャビンを備え，合わせてサイドドアは廃止された。与圧用空気は機首左排気管下のインレットから供給した。本機は最高時速721.3km/h（高度7,900m），実用上昇限度13,000mの性能を誇った。1954年4月1日，英空軍スピットファイアの最後のフライトを記録したのはNo.81sqnのP.R.Mk.XIX（s/nPS888）であった。

Mk.21(タイプ356)

← グリフォン搭載型スピットファイアはすでにMk.XII, Mk.XIVによって実用化していたものの，どちらも応急的な機体であることは否めなかった。このため，機体構造を含め全面的に再設計を行ない，より強力なパワーのグリフォン搭載型として開発されたのがMk.21であった(本型より型式呼称は従来のローマ数字表記からアラビア数字表記に変更された)。なかでも主翼は主桁の構造を一新，表面外皮の厚さを増し，主翼断面形も層流翼とし，平面形も従来の楕円翼の形状を留めながらもテーパーのゆるい形となった。エルロンはフリーズ式に改め急降下時のエルロン・リバーサルにも対処した。胴体後部も補強され，方向舵／昇降舵も金属外皮張りとなった。これにともない，主脚構造も強化一新された。グリフォン65搭載のテストベッド (s/nDP851) につぎ，グリフォン61 (2,050hp) 搭載の先行試作生産 (?) 型 (s/nPP139, 写真上) は1943年7月よりテストを開始したものの，量産は遅々と進まず，量産型が飛行したのはその1年後で生産機数も120機に留まった。1945年1月，No.91sqnに初めて配属された。一部のMk.21はグリフォン85搭載，コントラペラ付きとした機体もあった。なお，本型は大幅に再設計され，外形的にも変貌をとげたため，「ビクター」，「スーパースピットファイア」の新呼称も検討されたが，実現までに至らなかった。

Mk.22(タイプ356)

← Mk.21につぐ機体であるMk.22はファストバックから全周囲視界の涙滴キャノピーに変更した以外はほとんど変わりない。このため本機には試作型は存在せず，いきなり量産に入った。写真はその量産第1号機 (s/nPK312) で，1945年3月に完成した。完成当初はMk.21同様の水平／垂直尾翼をつけていたが，のちにスパイトフルで採用された大型の水平／垂直尾翼に換装された。本機は1947年7月に初めてNo.607sqnに配属され，同年11月にはNo73sqnにも配属されたが，レギュラー飛行隊は同隊のみで，残り12個はすべて補助航空軍の飛行隊であった。本機の全生産機数は278機であった。のちに南ローデシア (現ジンバブエ) に22機，エジプトに22機，そしてシリアに10機が売却されている。

Photo : Charles E Brown

Mk.24(タイプ356)

→　Mk.23はMk.22の改良型として，主翼形状を改修，速度向上を狙っていたが実現せず，計画だけに終わった。Mk.24はMk.22の航続力の向上を図った機体で，胴体後部に燃料タンクが増設されている。その他，主翼下面にロケット弾が装備可能となり，射撃装置も空気式から電気式に改修されている。当初Mk.22として生産を予定していた最後の27機がMk.24に振り替えられたあと，新規に54機が発注，合計81機が生産された。もっとも第1号機が1946年4月13日，最終号機が1948年2月20日にロールアウトと，わずか81機の生産に2年近くが費やされるという悠長さであった。すでにジェット機時代に入っており実際に完成した機体もめぼしい活躍はなく，わずかにNo.80sqnが1949年7月に香港に派遣され，折りからの中国の国共内戦の波及を警戒するために展開したことが知られる程度である。写真上の機体(s/nPK683)は1946年2月に完成しながらも長らく保管状態に置かれていた。1950年シンガポールに移送され，1970年まで同地にあったが，20年ぶりに英国に帰還。現在はサウザンプトンのホール・オブ・エビエーションに保存展示されている。余談ながら，英国には本機を含めて2機(ほかに香港に1機)のMk.24が保存展示されているが，ヘンドン英空軍博物館の展示機(s/nPK724)の総飛行時間はわずか7時間(！)だそうである。

シーファイアMk.IIC（タイプ340）

← 英海軍艦上戦闘機として生産されたのがシーファイア。最初の機体、シーファイアMk.IBはすべて空軍のMk.Vを艦上機仕様に改造したものだったがシーファイアMk.IICは最初から工場で生産され、合計372機が量産された。写真の機体（s/nMB190）はロートル4枚プロペラを装備している。胴体下面に着艦フックの一部が見えるが主翼折りたたみ機構は備えていなかった。

シーファイアMk.XV（タイプ377/386）

← シーファイア最初のグリフォン搭載型がこのシーファイアMk.XV。空軍のMk.XIIに相当する機体で、主翼は手動ながら折り畳み機構を備えていた。写真の機体はその試作第1号機（s/nNS487）。着艦フックは上のIIcと同じタイプを装備していたが、量産型の多くは分割された方向舵下端と一体になった「スティング・フック」が採用されている。総生産機数は390機。

シーファイアMk.46（タイプ388）

← スピットファイアMk.22に相当するのがシーファイアMk.46。後期の機体ながら主翼折りたたみ機構は備えていない。写真の機体（s/nLA541）は生産第1号機であるが、本機はわずか24機生産されただけで終わった。

シーファイアMk.47（タイプ388）

← Mk.24を艦上機化したのがシーファイアF.R.Mk.47。主翼折りたたみ機構は油圧式に改められ、強大なエンジントルクを減殺するためコントラペラが採用されている。生産機数は90機で、13年にわたったスピットファイア生産のフィナーレを飾った。

写真で振り返る

在日米軍と危機への対応

太平洋戦争終結と同時に日本に進駐したアメリカ軍は、その形態をさまざまに変化させながら、今日まで在日米軍として駐留を続けている。その間、東西両陣営［illegible］にともない、日本をとりまくアジア情勢も大きく変動し続け、多くの［illegible］。アメリカは自由主義陣営のリーダーとしての立場から、つねにそうした［illegible］、在日米軍は［illegible］となり、またある時は［illegible］。

ここでは、アジアにおける［illegible］でもっとも［illegible］な5つの事例＝朝鮮戦争、台湾危機、東南アジア紛争、プエブロ、EC-121M事件、空母母港化問題＝を取り上げ、在日米軍がそれらにいかに対応してきたかを振り返ってみることにしよう。（解説：［illegible］）

Photo：USAF

朝鮮戦争

↑　朝鮮戦争は、アジアの一角で起きた同一民族間の紛争とはいえ、アメリカが大戦後にかかわった初の本格的戦争であり、代理戦争というかたちで東西両陣営が武力衝突した初めてのケースでもあった。在日米軍は、紛争地域からもっとも近くに位置していた（在韓米軍は少数の軍事顧問を残して1948年に撤退済み）関係で、戦争開始直後から介入せざるを得ない立場にあったといえる。写真はナパーム弾を搭載して北朝鮮軍攻撃に向かう板付基地8FBW（戦闘爆撃航空団）/36FBS（同飛行隊）のF-80Cシューティングスター（49-0547）で、同隊は開戦（1950年6月25日）翌日から在韓米人引き揚げ用輸送機（立川基地375TCGのC-54）エスコートのため、朝鮮上空に出撃している。F-80は初期のジェット機特有の航続力不足に悩まされたが、三沢基地で考案された“ミサワタンク”と呼ばれる265gal大型翼端タンクの導入により、強力な対地攻撃能力を発揮することが可能となった。

Photo：USAF

↗　開戦劈頭、充分な装備をもって奇襲作戦に成功した北朝鮮軍は、破竹の勢いで南侵を続けた。これに対しアメリカは小倉に駐留していた陸軍第24師団を急遽半島に派遣したが、戦局を変えることができず、開戦約2ヵ月後には釜山（プサン）ポケットあるいは釜山橋頭堡と呼ばれるわずか100km四方あまりの狭い地域に追いつめられてしまったのである。しかし主として日本国内を基地とするFEAF（極東空軍）と第7艦隊空母部隊の活躍により、半島の制空／制海権は完全に国連軍側に握られており、空からの攻撃を主軸とした国連軍側の反撃が開始されることになる。そのなかでも重要な役割を果たしたのが、FEAFBC(P)（極東空軍臨時爆撃軍団、50年7月8日編成、司令部：横田）のB-29による戦略爆撃で、わずか3ヵ月足らずの間に北朝鮮内の戦略目標はほぼ完全に破壊しつくされてしまったのである。写真は横田基地から出撃する98BG（M）のB-29。

←　戦争長期化にともなって米本国からはさまざまな戦闘用航空機が朝鮮に向けて送り出された。写真は1951年7月護衛空母シトコーベイ（CVE-86）によって太平洋を渡る116FBW（ANG）のF-84Eサンダージェットで、一部の機の胴体には、ANG引き渡し前の所属部隊12FBWのマークが残されている。このように海路極東に運び込まれた機体としては、F-84のほかにF-51ムスタング、F-86セイバーなどがあり、それらの大部分は木更津で陸揚げされ、日本で再整備されたあと、朝鮮半島の戦場へと送られていったのである。

Photo : USAF

↑ 台湾危機は，その別名「金門馬祖事件」が表わすように1958年8月23日中国人民解放軍による両島に対する猛砲撃によって開始された。PACAF(1957年7月1日，FEAFを改編)は，台湾海峡をめぐる中国側の不穏な動きに関して，砲撃開始約1ヵ月前から察知しており，8月6日には早くも隷下部隊にアラート態勢をとるよう指令し，本国に対してもCASF（混成航空攻撃軍）派遣要請の可能性を伝えていた。そして8月25日には正式にCASF派遣を要請し，嘉手納基地に27TFW（バーグストロムAFB）のF-101A/C，クラークABに388TFW（マッコーネルAFB）のF-100D，桃園基地（台湾）に78FW/83FIS（ハミルトンAFB）のF-104Aなどが展開した。写真は嘉手納における27TFW/523TFS（54-1489）と522TFS（54-1450，1457）のF-101Cで，同基地に駐留した18TFWのF-100Dとともに，作戦即応態勢に置かれたのである。

Photos : U.S. NAVY

↑→ 中国本土と金門・馬祖島間で猛烈な砲撃の応酬が繰り返される一方，海峡上空では人民解放軍MiG-17と台湾空軍F-86Fによる熾烈な空中戦が展開された。一連のエアバトルでは，圧倒的な数量的優勢を誇った中国側をパイロットの練度と兵装に勝る（サイドワインダーの実戦初登場）台湾側がほぼワンサイドで打ち破ることに成功した。アメリカは，善戦する台湾側をPACAF，CASF諸部隊のアラート態勢でバックアップする一方，第7艦隊の2隻の空母レキシントンとエセックスを台湾海峡に急派することにより，人民解放軍の台湾侵攻という最悪のシナリオに対する万全の構えを敷いた。写真上は，台湾海峡付近の洋上で作戦中の空母レキシントン上で，キャットショットに向かおうとするVF-213のF4D-1スカイレイである。右は台湾周辺の地図を使ってブリーフィングを行なうパイロット。こうした米空／海軍部隊による断固たる台湾支援態勢は，中国の紛争拡大意図を挫く強力な抑止力としての効果を発揮し，台湾海峡をめぐる危機的状況は約2ヵ月で終息することになったのである。

東南アジア紛争

→ ベトナム戦争を中心とする東南アジア紛争に対するアメリカの介入は，結果的にほとんど失敗に終わった。自由主義陣営の旗手として共産主義の浸透を阻止するという大義名分は間違っていなかったものの。手段・方法を誤ったために，大量殺戮と無用の破壊，そしてアメリカ自身の重大な軍事的損失を招いてしまったのだ。そして長く苦渋に満ちたこの紛争に対しても，在日米軍はその始まりから深く関与することになった。一般に東南アジアに対する米軍航空部隊派遣は，1961年11月14日4400CCTS(Jungle Jim)のB-26，T-28，C-47がビエンホアに展開（"Farm Gate"）したのが最初とされるが，じつはその少し前の10月20日，嘉手納15TRSのRF-101C 4機がタンソンニュットに派遣されており，早々とラオス，南ベトナム内の偵察活動（"Pipe Stem"）を開始していたのだ。そして11月に入ると三沢の45TRS所属RF-101Cがドンムアン（タイ）に派遣され，15TRSの任務を肩替わりし，作戦名も"Able Mable"へと変更された。写真はベトナムに派遣される1年前の1960年に横田で撮影された15TRSのRF-101C（56-0049）。

↓ 1964年8月2～4日，アメリカが自ら仕組んだトンキン湾事件をきっかけとして，米軍によるベトナム軍事介入は急速にエスカレートし，在日米軍部隊の東南アジア派遣も増加の一途をたどる。8月5日にはクラークから8，13BSのB-57B/Cがビエンホアに移動したが，これらのキャンベラはもともと横田の3BW隷下にあった機体で，4ヵ月前の64年4月に横田からクラークへ移動したばかりであった。続いて8月6日以降41AD/36TFSのF-105D 18機がタイ，コラート基地に派遣され，14日には早くもラオス，ホーチミン・トレイルに向けて初出撃を記録した。写真は，コラートへの移動を控えて横田で訓練を行なっていたころの36TFS所属F-105D（62-4373他）。41AD（のちに6441TFW）隷下には36TFSほかに35，80TFSの計3個のF-105飛行隊が所属していたが，これらのサンダーチーフの大部分はやがて東南アジアに送られ，北爆作戦ローリングサンダーの主力機となった。そして苛酷な戦いの中で多くの機が失われ，再び日本に戻ることはなかったのである。

【下2枚】 在日米軍と東南アジア紛争の関わりのなかで，見落としてならないのは海兵隊航空部隊の動きである。写真下は，1965年3月厚木で撮影されたVMFA-531のF-4B(EC15/151457)で，同隊はVMFA-314に次いで厚木のMAG-11に派遣された海兵隊2番目の来日ファントム飛行隊だが，同年4月11日にダナン基地に移動し，最初のベトナム展開マリーン戦闘攻撃部隊となった。また岩国基地に駐留していたVMCJ-1は，4月17日に同じくダナンに6機のEF-10Bスカイナイトを派遣し，ECMミッションを開始した。写真右下は1963年8月，岩国から厚木に飛来した同隊のEF-10B（RM1/127041）で，旧式機ながらベトナムではECM機の絶対数が不足していたことから，目ざましい活躍をすることになった。

Photo : Yukio Enomoto

Photo : Yukio Enomoto

Photo : Toyokazu Matsuzaki

Photo : U.S.NAVY

Photo : Toyokazu Matsuzaki

プエブロ／EC-121M事件

【右2枚】 朝鮮戦争休戦以降，アメリカは北朝鮮に対する情報収集活動を絶え間なく続けてきた。これは同戦争直前の北朝鮮軍の動きを見落としたことから，奇襲を受けて緒戦大苦戦を強いられたことへの反省によるものと見ることができる。こうした活動に対し，北朝鮮はつねに敵意をむき出しにしており，銃撃事件もたびたび引き起こされていた。そしてベトナム戦争中の1968年1月23日，横須賀を母港とする情報収集艦プエブロ（GER-2，写真上）が北朝鮮によって拿捕・連行され，翌69年4月5日には厚木をベースとするVQ-1のEC-121MがSIGINT作戦中に北朝鮮戦闘機に撃墜されるというふたつの大事件が発生した。プエブロ事件発生時，アメリカはベトナムに大兵力を送っていた関係で，在韓航空兵力は横田の347TFWから派遣されたF-4C分遣隊6機のみというお寒い状態だったため，佐世保からベトナム海域に向かっていた空母エンタープライズ（CVAN-65）を呼び戻す一方，ただちに"Combat Fox"作戦が発動され，本国から4TFW（シーモアジョンソンAFB）のF-4D 3個飛行隊を群山（クンサン）に展開させたほか，82FIS（那覇）のF-102A，15TRS（嘉手納）のRF-4C，558TFS（カムランベイ）のF-4C，19TEWSのEB-66C/Eなどが続々と韓国に展開した。写真右上は，1968年6月横田に飛来した4TFWの航空団司令乗機F-4D（66-7678）で，当時の司令は世界初の超音速飛行で有名なチャック・イェーガー大佐（当時）であった。また防空部隊として烏山（オーサン）に派遣された82FISのF-102Aは，2月にマッコードから派遣された318FISのF-106A（極東初展開）に交替し，その後70年までに48，71，95FISのF-106Aがローテーションで烏山にデプロイメントされた。写真右中は1970年4月，一度だけ横田に飛来した95FISのF-106A（57-2494，2485）で，この後間もなく本国に帰還した。

Photo : Shinji Yoshida

Photo : Toyokazu Matsuzaki

↑← コンバットフォックスによる大量の航空部隊の韓国派遣は，同国内基地の混雑という事態を招いたため，1968年2月に一部部隊の板付基地への移動が始められた。板付基地は1964年以来DOB（分散作戦基地，航空部隊の駐留はなし）とされていたが，これらの移駐により再び在日米空軍のアクティブベースとなった。写真上はこの時板付に移駐してきた19TEWSのEB-66E（54-0542）で，69年5月嘉手納に再移動するまで駐留していた。板付に移駐したもうひとつの部隊はRF-4C装備の15TRSで，7月には本国から派遣されてきたアーカンソーANG 154TRSのRF-101Gに交替した。写真左は1968年10月，板付から横田に飛来した154TRSのRF-101G（54-0481）。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

米空母横須賀母港化

↑→　最後のテーマとして採り上げた空母横須賀母港化問題は、在日米軍が危機／紛争にいかに対処してきたかを見てきた前述4題とはいささか性格が異なる。つまり空母母港化は、紛争抑止力として大きな能力を有する米海軍空母1隻が在日米軍の中に組み込まれたという点で大きな意味を持つことから注目してみたのである。ベトナム戦争停戦直後の1973年10月、空母ミッドウェイ（CV-41、写真下）が米海軍のOFRP（海外家族居住計画）にもとづいて横須賀を母港とし、搭載航空団CVW-5は厚木をホームベースとした。以来ミッドウェイは、1991年にインディペンデンス（CV-62）に交替するまで足かけ14年間横須賀をホームポートとして活動し、途中冷戦の終結という歴史の節目を経験、引退間際の91年初頭にはデザートストーム作戦にも参加した。写真上は、ミッドウェイ母港化時のCVW-5第1飛行隊だったVF-161のF-4N（NF105/151398）で、シスタースコードロンVF-151とともに、この後F-4J/Sと順次機種を更新したが、1986年F/A-18部隊へ転換、間もなく解隊された。写真右は母港化直後VA-115（A-6A装備）に3機のみ配備されたワイルドウィーズル・イントルーダーA-6B（NF504/155630）。このVA-115がCVW-5を去ると、母港化当時からのCVW-5オリジナル飛行隊はVAW-115 1隊のみとなる。

↓　1991年9月、横須賀を母港とする空母はミッドウェイからインディペンデンスに交替し、11日インディは母港化後の横須賀初入港を記録した。なお同艦はベトナム戦争初期の1965年に横須賀に寄港しており、初来日というわけではない。インディには、ミッドウェイでは搭載できなかったF-14A飛行隊2個（VF-21/-154）とS-3B飛行隊1個（VS-21）が搭載されており、その戦闘力は一段と向上した。写真は、厚木に到着したVF-21のF-14A（NF212/160692）だが、その後の軍事費削減により、同隊は今年1月12日付で解隊された。なお横須賀以外では、OFRPによる空母の海外母港化はさまざまな事情により実現しなかったが、その唯一の海外母港横須賀は、朝鮮半島、中国と東南アジア諸国の関係など世界でも有数の不安定要因をかかえる地域に隣接する日本の港であり、そこを拠点として作戦を行なうインディ（そしてその後継艦）の存在は、その重要性を増すことはあっても減少するようなことはここ当分ないと見ていいだろう。

Photo : U.S.NAVY

Photo : Toyokazu Matsuzaki

READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

Text: Junichi Ishikawa
写真解説：石 川 潤 一

Photo:Hiroshi Kobayashi

← 5月7日，CVW-5配備のためトランスパックしてきたVFA-27のF/A-18C(NF201/164025)。ジェームズ F.ワードIII中佐率いる12機は全機ロット12のF/A-18C(N)で，5月4日にリムーアを出発，ヒッカム，ウェーキを経由して厚木に到着した。しかし，KC-10Aのトラブルで半数はウェーキ止まりとなり，翌日，XOの指揮で到着した。7日到着の機体はNF201，NF211(164008)，NF210(164003)，NF204(164045)，NF214(164062)，NF206(164013)，8日到着分はNF202(164002)，NF212(164023)，NF207(164016)，NF203(163999)，NF200(164006)，NF205(163996)。なお，CAG機NF200はカラフルなマーキングを施すためか，レターのみであった。

Photo:Yousuke Uehara

← 5月20日，厚木のR/W19に着陸するVAQ-134のEA-6B(NL623/158804)。95年11月にVMAQ-4が帰国して以来，空席になっていたMAG-12のプラウラーUDPに派遣されてきたもので，すでに解散したCVW-15の「NL」レターを付けている。このほか，おもしろいのが後部胴体に記入された空母名で，本機の場合，退役してモスボール状態にあるCV-34オリスカニーだ。このほか，NL621(163048)は「キティホーク」，NL622(160609)が「コンステレーション」，NL624(158033)は未記入。また，7月号P.29で紹介した色付きのNL620(160787)は「レンジャー」だった。前後席の間に「R」と「セーフティS」(アウトライン文字)があるが，「R」については締め切り段階で判明しなかった。

Photos:Tatsuya Ishada

← 5月19日，嘉手納のR/W05Lに着陸するミシガンANG 127FW/107FSのF-16C(86-0207)。F-16C 4機(85-1491，1503，86-0206，0235)，F-16D 1機(85-1573)とともに飛来したもので，翌日，タイへ向け離陸していった。タイでは5月2日から24日まで米タイ合同演習"コブラゴールド'96"が行なわれており，演習の最終段階に投入されたのだろう。聞き覚えのあるシリアルが多いが，これは107FSのF-16C/Dがほとんど三沢の432/35FWおよび群山の8FWから移管されたためだ(94年6月号P.115参照)。本機は隊長機なのか「MI」と「207」は白フチで，フィンチップには赤線2本と「Selfridge」の黒文字，尾翼付け根部にはモリ(黒)と「Red Devils」の赤文字がある。

→　５月18日，横田のR/W36へアプローチするHMM-265（Rein）のAV-8B（EP53）。僚機とともに飛来したもので，胴体下に25mm機関砲パックを搭載している。普天間基地の閉鎖とKC-130の岩国移転に先駆け，海兵隊はMAG-12に所属するAV-8B飛行隊（定数20機）を本国へ引き揚げさせ，揚陸艦ベローウッド/31MEUの６機のみを分遣隊のかたちで存続させることになり，５月のローテーション交替で14機が帰国した。６機はベローウッド搭載の基幹部隊HMM-265（Rein）に所属するが，隊員はVMA-311からのローテーションらしい。

Photo:Hisao Netsu

→　５月28日，厚木のR/W19に着陸するVS-35のS-3B（NK701/160163）。母艦カール・ビンソンが横須賀へ寄港する２日前，連絡あるいは人員輸送のためNK704（159745）とともに飛来したもので，#704は27日にも飛来している。Bu.No.は大書きされておらず，写真からは判読できないが，30日の横須賀入港時には２機とも甲板上で確認できた。このほか，30日の横須賀入港時に艦上で確認できたS-3BはNK700（160577），NK702（160580），NK703（160571）で，このうちダブルナッツは５色のレインボー塗装であった。

Photo:Masaru Akiya

→　同じくカール・ビンソンからの連絡便で，こちらは入港前日の29日に厚木のR/W19へ着陸するVRC-30 Det.1のC-2A（NK30/162165）。28日にも２回飛来しており，防衛庁関係者がビンソンを視察した際の便かもしれない。CVW-14には２機のC-2A（本機とNK31/162163）がDet.1として配備されており，クルーの中には女性パイロットもいるようだ。なお本機は94年ごろ，VRC-30 Det.1として厚木に展開，キティホークのCVW-15に派遣されていたことがある。コクピット上の大きなブレードアンテナは，94年当時にはなかったものだ。

Photo:Tsubasa Sato

→　５月31日，晴海で一般公開されたオリバー・ハザード・ペリー級フリゲート，FFG-37クロメリン搭載のHSL-37 Det.3所属SH-60B（TH61/162341）。もう１機（TH54/162102）はハンガー内で公開されており，30日にはこちらが表に出ていた。クロメリンは５月14日にアラメダを出港したカール・ビンソン戦闘群に所属しており，インド洋方面へ向かう。画防にあるのはピンクのヤモリで，Det.3のマーク。ビンソン随行艦でほかにヘリを搭載するのはタイコンデロガ級巡洋艦CG-67シャイローで，こちらの搭載部隊は不明。

Photo:Masahiro Motosugi

← 5月27日，関空に駐機するキャセイ・パシフィックのA330-342（VR-HLH/121）。今年1月20日に受領した機体で，同社にとって8機目のA330になるが，関空へは初飛来だろう。A330やB.777など，巨大な双発機が次々に登場，推力10万ℓbなどという化け物のようなターボファンエンジンまで出てきた。写真ではさして大きく見えないA330も，間近で見上げるとエンジンの大きさに圧倒される。機首に書かれているのは創業50周年のマークで，P.102で紹介したB.777-267には，引き渡し前の試験中からこのマークが記入してあった。

Photo:Hideaki Tsuji

← 5月9日，名古屋をタキシングするデルタのMD-11"The Centennial Spirit"（N812DE/48600）。アトランタ・オリンピックの聖火を空輸した機体で，PRを兼ねてスペシャルカラーのまま定期路線に就航している。カラーリングは後部胴体が鮮やかなブルーで，垂直尾翼には緑，青，赤で大会マークが図案化されている。前胴部の曲線は赤とライトブルー2色で，社名タイトルの「Air Lines」の部分も同じライトブルーを使っている。機首に赤で記入されたニックネームは，アトランタ大会が第1回アテネ大会から100年目という意味がある。

Photo:Takao Tanioka

← 5月6日，離陸のため羽田をタキシングする中華航空の新カラーリング機，B.747-209B（B-1888/22447）。B-1888といえば，95年12月にマニラ空港で車両と接触事故を起こして前脚を折った機体で，そのおかげで子会社マンダリンがたびたび飛来するようになったという，羽田のファンにとってはいわば"恩人(機)"。修理のついでに塗り替えを行なっていたようで，新カラーでのカムバックとなった。このほか，B.747-409（B-161/24309）も新塗装になっており，旧塗装のダッシュ400はB-163と3B-SMCの2機のみとなっている。

Photo:Masahiro Motokugi

← 6月7日，夕闇迫る厚木へ着陸するアメリカン・トランスエア（AMT）のB.757-23A（N512AT/25493，ex N59AW）。厚木のCVW-5へ配属された3番目のF/A-18C飛行隊，VFA-27隊員の家族を乗せて飛来した機体で，光量不足でカラーリング等は見にくいが，2100時ごろに帰国しているので，とりあえずこの写真を掲載することにした。AMTのB.757は初飛来ではないが（94年10月号P.126参照），3月号P.125で紹介したトライスター50（N187AT/1077）と同じ，椰子の木や太陽を描いたトロピカル調の新カラーリングでは初見参だ。

→ 4月3日，カナダへフェリーされる途中，那覇に立ち寄った元大華航空のDHC-8-102（F-FWZV）で，翌4日に北海道へ向かった。大華航空は40席級のダッシュ8シリーズ102を4機（B-15201/121，ex C-GEOA，B-15203/125，ex C-GETI，B-15205/197，ex C-GEOA，B-15207/218，ex C-GESR）を保有していたが，52席級のDHC-8-311の配属が進んでおり，転売されることになったようだ。4機のうち，B-15205とB-15207は95年10月にアンセット・ニュージーランドへ転売されているので，本機はB-15201かB-15203のどちらかだろう。

Photo:HORNETS180

→ 5月15日，アルバへの転売を前に，羽田でモスボール状態となった元日本エアシステムのYS-11（P4-KFJ）。写真からは詳細が分からないが，空輸ではなく海路，太平洋を越えるようだ。このほか，4月8日にはエヌエイエス・アビエーション社がJA8653/8656/8676の3機をアルバにあるKFS社に転売，翌日付で抹消登録されている。ただし，この3機はすでにシンガポールへ空輸済みで，本機はそれらとは別の，新たな転売機と思われる。ちなみにアルバとは，ベネズエラの北にあるオランダ領アンティルのアルバ島。

Photo:Yoshihisa Takeuchi

→ 5月23日，富山空港で撮影された富山県警のアグスタA109K2"つるぎ"（JA6769/10019，ex N109LB）。95年11月30日付で所有，新規登録した本邦初の警察用A109で，厚木の日本飛行機で組み立て整備の後，この日富山へフェリーされてきた（就航式は28日）。民間で何機か使用されているアリソン250C20R（450shp）搭載のA109Cとは異なり，A109K2はエンジンをチュルボメカ・アリエル1K1（770shp）に換装したパワーアップ型で，高温高地性能に優れているため3,000m級の山岳地帯でも捜索救難活動を行なうことができる。

→ 5月17日，東京ヘリポートに駐機するジャパン・ロイヤル・ヘリコプターのカマンK-1200 K-MAX（JA6184/A94-0012）。7月号P.118で紹介した機体だが，濃淡青や黄色，緑，オレンジなどでカラフルな鳥のカラーリングを施し，5月27日から飛行を再開している。本機は4月17日付で極東貿易が所有，同23日に東ヘリ定置で新規登録しており，ジャパン・ロイヤル・ヘリコプターでは8月ごろから営業運航を始めたい意向だ。なお，本機は単座型のため試験官が同乗できないことから，航空局は当面，限定付き乗員実地試験を行なう。

Photo : MARTIN

MARTIN B-57 CANBERRA

●解説：岡部いさく
Text : Isaku Okabe

Martin B-57B (s/n 52-1577) of 822BS/38BG at Laon, France in June 1957.
フランスのラオン基地に駐留していた第822爆撃飛行隊のB-57B。1957年6月、パリで開かれた米3軍記念日に展示された際の機体で、機体全面はマットブラック、胴体およびステンシル類はダークレッド、翼端タンクに描かれたファルコンとラダーはイエロー、同じく翼端タンク後部の雲は白で塗装されている。

Illustration : Mototaro Hasegawa

Photo: MARTIN

マーチン・ボルチモア工場で完成したアメリカ製キャンベラ１号機B-57A（52-1418）。

RAFからUSAFへ

アメリカ空軍のジェット軽爆撃機マーチンB-57は，レシプロのB-26インベイダーに替わるものとして導入された機体であった。1950年に朝鮮戦争が勃発すると，ダグラスB-26は共産軍の補給路に対する夜間爆撃に投入され，この種の任務に適合できる唯一の機体として重用された。しかし第二次大戦末期に実用化されたB-26はすでに性能の限界に達しており，しかも生産が終了していたため，損耗機の補充が尽きるのもそう先のことではないと考えられるようになった。このためアメリカ空軍は近代的な軽爆撃機を早急に必要とし，既存の機体の中から最も適したものを選定することとした。

当時イギリスではイングリッシュ・エレクトリック社のジェット爆撃機キャンベラ（本誌93年10月号エアプレーンズ・ダイジェストNo.57で紹介）の開発が進んでおり，アメリカ空軍もこの機材に強い関心を持ち，1950年８月には調査団をイギリスに派遣していた。当然，新しい夜間軽爆撃機計画においてもキャンベラは有力な候補であった。

新夜間軽爆撃機の候補にはキャンベラのほかに，後退翼３発機マーチンXB-51とアブロ・カナダ社製の双発大型迎撃戦闘機CF-100カナック，ノースアメリカン社のレシプロ／ジェット併用大型艦上攻撃機AJ-1サベージと，すでに実戦配備されていた保守的なジェット中型爆撃機B-45トーネードの４機種があり，数ヵ月間にわたって評価検討が加えられたすえに，候補機を一同に集めた競争飛行デモンストレーションが1951年２月26日にメリーランド州アンドリューズAFBで行なわれることになった。キャンベラは当初から最有力視されており，このデモンストレーションでもイギリスから大西洋を横断して参加したキャンベラB.2（WD932）が名テストパイロットのローランド P.ビーモントの操縦により目覚ましい運動性を示して，結局予想どおりにキャンベラが採用されることとなったのだった。

ちなみに対抗馬と目されていたマーチンXB-51は，前部胴体下面に２基，尾部に１基というエンジン配置や，可変迎え角式の主翼とT尾翼，回転式爆弾倉など非常に野心的な設計で，性能も良好だったうえに整備性・運用性でも優れた点が多かったが，制限荷重が低いのと航続能力に不安があるためにキャンベラに敗れてしまった。

アメリカ空軍はイギリスで生産されたキャンベラを購入する計画であったが，イングリッシュ・エレクトリック社はイギリス空軍向けの生産で手一杯で，アメリカ空軍の求める納期に間に合わせることは不可能だった。ただしイギリス側はアメリカでのライセンス生産案にも好意的で，このためアメリカ空軍はXB-51で敗者となったマーチン社にキャンベラの生産を提案し，アメリカ空軍型キャンベラにはB-57という名称が与えられることとなった。公式の生産要求は1951年３月23日に発され，B-57A 250機の製造が求められた。

イギリス空軍向けに設計されたキャンベラは，細かい仕様や装備がアメリカ空軍の要求に合致しない点が多く，それらに改設計を加えて修正するには多大の問題がともなうと予想されたが，それよりも早期の実戦配備が優先されたため，改良点はなるべく少なくして，生産を急ぐことが求められた。キャンベラのロールスロイス・エイボンからライトJ65へのエンジン変更，マーチンXB-51で試みられた回転式爆弾倉の採用などが，その主な改良点であった。ライトJ65もアメリカのオリジナルではなく，イギリスのアームストロング・シドレー社のサファイア・エンジンをライセンス生産するものであった。アメリカでのキャンベラの評価や生産技術支援のため，すでに貸与されているWD932とともにもう１機のキャンベラB.2（WD940）が購入され，1951年９月に到着し，s/n117352が与えられた。WD932にもs/n117387が付与されたが，いずれの機体も「B-57」とは呼ばれず，キャンベラのままであった。

アメリカ版，B-57B

朝鮮戦争の激化とともにB-57の生産は急がれたが，キャンベラの現設計のままではアメリカ空軍の要求に満たない部分が31ヵ所あることが指摘された。とくに決定的だったのは，キャンベラの曲面風防／キャノピーで，夜間地上攻撃の際の照準が不正確になる点であった。そのためマーチン社は原設計を大幅に改め，まったく新しい形状の機首を作ることにした。キャンベラの一体型風防／キャノピーと，若干左にオフセットした操縦席，その後方の胴体内の航法手席という配置は廃され，通常のタンデム複座と平面風防，後方開きのキャノピーという形式となり，機首先端の透明爆撃照準窓と右側の乗降ドアもなくなった。購入したキャンベラ（WD940）がこの形状に改造されて原型となり，新型の機首を持つ機体はB-57Bと称された。

このほかにB-57Bで特徴的な改良点は，

Photo: USAF

低アスペクト比，大面積の主翼平面形が，キャンベラに軽快な運動性を与えた。これは最初の生産型B-57A。

後部胴体側面にもダイブブレーキが設けられたことである。キャンベラでは外翼上下面に複数の棒状のスポイラーが突き出す形式だったが、これでは減速能力が不足していたため、胴体側面ブレーキも追加装備されたのである。また外翼内部には地上掃射用に12.7㎜機銃8挺が装備され、これらはB-57Bの91号機以降20㎜機関砲4門に改められた。さらに外翼下面には8ヵ所にハードポイントが設けられ、ここには爆弾やロケット弾が搭載された。B型にはショーラン爆撃／航法システムとAPW-11爆撃補助レーダー誘導システム、APS-54レーダー警戒装置などが装備された。

これらの改設計により生産工程の見直しや設備の変更が必要となり、経費も上昇することとなった。それに対応して最初の固定価格発注分250機は177機に減らされた。すでに生産が進んでいた爆撃機型B-57Aの初期生産分75機のうち、最初の8機はそのまま完成されたが、実戦的な夜間爆撃任務での使用には不適当であるとされ、残る67機は偵察機型RB-57Aとして作られることとなり、結局B-57B型の1952会計年度予算での生産数は102機であった。

最初のB-57Aは1953年7月20日に初飛行し、1ヵ月間の社内テストののち、8月20日に空軍に引き渡された。このころにはすでに朝鮮戦争の停戦は目前となっており、結局ジェット軽爆撃機を至急実戦化するというB-57の当初の目的は達せられなかった。さらにB-57Bの生産は改設計や部品生産の段取りの狂いなどから遅れ、引き渡し開始は予定の1954年2月から7月にずれ込むこととなった。その大きな原因はカイザー社が担当した主翼の生産の遅れと、ビューイック社でのJ65エンジン生産がもたついたためで、主翼はマーチン社が自社で生産することとし、エンジンの方ものちにライト社が生産を担当したが、1954年中には多くのB-57完成機がエンジンなしのままマーチン社のエプロンに並ぶこととなったのだった。

このように生産と配備が急がれたため、

ショーAFBの363TRWは、1954年3月にRB-57Aを受領して、米空軍初のキャンベラ実戦部隊となった。

B-57は多くのティーシング・トラブルを抱えたまま部隊に引き渡され、部隊配備後もさまざまな問題に悩まされたが、それでも空軍は発注を続けた。発注内容には幾度か改変が加えられ、最終的には1954会計年度でB-57B 100機と複操縦装置つきのB-57C 38機、高高度偵察機型RB-57D 20機、1955会計年度で標的曳航機型B-57E 68機が発注された。B-57の総生産数は最初の1952会計年度分177機と合わせて403機であった。

部隊配備

最初の生産型B-57Aは実戦部隊へは配備されず、アメリカ空軍で最初にB-57シリーズの配備を受けたのはサウスカロライナ州ショーAFBの第363戦術偵察航空団で、1954年にRB-57Aの受領を開始した。続いてバージニア州ラングレーAFBの第345戦術爆撃グループも機体慣熟のために少数のRB-57Aを受け取り、のちには最初にB-57Bの配備を受けることとなった。続いてユタ州ヒルAFBの第461戦術爆撃グループが1955年初頭からB-57Bの受領を始めており、3個の飛行隊（第764、765、766戦術爆撃飛行隊）すべてをB-57Bで編成した最初のグループとなった。さらにフランスのラオン基地に駐留していた第38戦術爆撃グループも1955年よりB-57Bを受領している。極東方面でも日本のジョンソン基地（現在の航空自衛隊入間基地）駐留の第3戦術爆撃グループに1956年よりB-57Bの配備が始められた。

偵察部隊では、第363戦術偵察航空団に続いて1955年にはドイツのゼムバッハ基地に駐留する第66戦術偵察グループの第30戦術偵察飛行隊が、1956年には日本の横田基地の第6021偵察飛行隊がRB-57Aを受領しており、この部隊のあとには第6091偵察飛行隊が配備された。その後1956年中期にはドイツとフランスに駐留していた第10戦術偵察航空団第1戦術偵察飛行隊にRB-57Aが配備された。

標的曳航機のB-57Eも1956年にアリゾナ州ユマAFBの第17標的曳航飛行隊を皮切りに、各地の標的曳航部隊や航空射撃グループなどに配備されていった。日本では1957年にジョンソン基地の第6標的曳航飛行隊がB-57Eを受領しているが、これは間もなく第3戦術爆撃グループに吸収され、標的曳航フライトと改称されている。

第345爆撃グループのB-57Bは1958年7月にはレバノン危機に対応してトルコのインシルリク基地に展開、翌8月には台湾海峡での中国・台湾の武力衝突に対処するため沖縄に展開するなど、冷戦時代初期のアメリカの軍事力投射に忙しく働いた。しかし最も重大な任務についたのは日本に駐留する第3爆撃グループで、この部隊には1958年8月から1964年4月まで中国と北朝鮮、ソ連極東部の戦略目標に対する核攻撃“クイックストライク”任務が与えられていたのである。しかしながら日本本土に核兵器を貯蔵しておくことができなかったため、第3爆撃グループは常時1／3の機数を韓国の群山（クンサン、K-8）基地に分遣し、パッドCと呼ばれるエリアでMk.7核爆弾を搭載して15分アラートについていた。

B-57Bはその回転式爆弾倉により核爆弾の投弾に関してはアメリカ空軍でも最も精度の高い機体であった。回転式爆弾倉は通常の開閉ドア式と異なり、爆弾倉の開閉に速度制限がなく、さらにドアによる乱流も

タンデムコクピットに設計変更された爆撃機型B-57Bは、1954年7月から引き渡し開始。

Photo: USAF

横田基地のエプロンで、火薬カートリッジによるエンジン始動を行なう3BWのB-57B。

ないため爆弾の弾道が正確になるという利点があった。この特性により、低高度からループに入り、途中（ループの約110°位置）で爆弾を放り上げるLABS（低高度爆撃システム）に最適の機体となったのである。極東方面において第3爆撃グループに核攻撃任務が託されたのも、この能力によるものであった。また、回転式爆弾倉では回転式ドアを爆弾パレットとして利用でき、爆撃を終えて帰還した機体の空のドアを、あらかじめ爆弾を装着したドアと交換することにより、ターンアラウンド時間を短縮することもできた。

しかしB-57が実戦配備されたときには、朝鮮戦争はすでに終結しており、その存在意義は薄れてしまっていた。B-57が第一線から去るのは早く、ラオンの第38爆撃グループはB-57Bを受領してからわずか3年後の1958年初頭に機体をアメリカ本国に送り返していた。続いて1958年4月1日にはアーカンソー州ブライスビルAFBに移動していた第461爆撃グループが、さらに1959年6月25日には第345爆撃グループも解散してしまった。これらの機体はANG（州兵航空隊）に配属され、あるいは第345爆撃グループの使用機のようにパキスタン空軍に供与されていった。戦術偵察機部隊でもRB-57Aは早々に退役し、1958年後半には第一線部隊でRB-57Aを使用しているのは横田基地の第6091偵察飛行隊だけとなった。

第3爆撃グループも1964年4月には核攻撃任務を解かれ、機体をアメリカ本国に帰還させて活動を停止する方向に動き出していた。ところがこのころアメリカ政府はベトナムへの軍事介入を強めることを決め、それにもとづいて空軍は、第3爆撃グループのうち第8および第13の2個爆撃飛行隊をフィリピンのクラーク基地へ移動させ、第90爆撃飛行隊と第3爆撃グループ本隊は書類上だけ本国に帰還させることとした。元第3爆撃グループのB-57B 47機は1964年4月17日には全機クラーク基地への移動を完了した。これがB-57のベトナム戦争への参加の幕開けとなったのである。

長い翼

B-57生産機のなかでも、1953年度予算で20機が作られたRB-57Dは特異な存在であった。これはSAC（戦略航空コマンド）の要求にもとづく高高度戦略偵察機型で、高度20,000m以上での運用のため主翼は通常型の約2倍の31.7mに延長され、外翼内部に燃料タンクを増設、横操縦性確保のため外翼にスポイラーを追加し、エンジンを強力なJ57に換装するなどの変更が加えられた機体であった。RB-57Dは装備や機能によって4つのグループに分けることができ、単座の写真偵察機型で空中受油装置を持たないグループA（s/n53-3977／3982：6機）と、同じく空中受油装置のあるグループB（-3970／3976：7機）、複座で機首に側視レーダーの長いレドームを持ち、空中受油装置のあるグループC（-3964／3969：6機、RB-57D-2と呼ばれる）、単座で側視レーダーのレドームと胴体下面の長いレドーム、空中受油装置を持つグループD（-3963：1機、RB-57D-1）がその4種である。

RB-57Dは1956年4月にジョージア州ターナーAFBの第4028戦略偵察飛行隊への配備を開始し、この部隊は同年秋にテキサス州ローリンAFBへと移動した。それと同じころ、日本の横田基地にも6機のRB-57DグループAが配備された。これらの機体は“ブラックナイト”というコードネームを与えられ、第6021偵察飛行隊のRB-57Aを補完して、中国本土やソ連極東部などの戦略目標への偵察に従事していたものと考えられる。ヨーロッパ方面でも西ドイツ（当時）のラインマイン基地にしばしば4機が展開し、のちにグループDの機体を含む3機が加わり、さらに1959年からは定常的に配備されて、第7407支援飛行隊を編成し、1964年までラインマイン基地での活動を続けた。

横田基地のRB-57Dは1957年末に姿を消し、替わって1958年末からは台湾に青天白日のインシグニアをつけたRB-57Dが見られるようになった。これらのRB-57Dは中国／台湾情勢の緊迫化に合わせて中国本土への高空偵察に従事し、少なくとも1機が撃墜されている。台湾展開は1963年ごろに終わり、2機のRB-57Dがアメリカ本国に帰還している。

RB-57Dの長い主翼は重量軽減のために厚さ0.1in（2.54mm）という薄い外板で作られていた。この主翼は構造的に疲労に弱かったため、寿命は500飛行時間とされていたが、それでも着陸時に主翼が折れる事故が2件発生し、RB-57Dの多くは1959年末には退役して保管機となった。しかし1964年ごろ、ADC（防空コマンド）は高高度迎撃訓練の支援として“標的”の役を務める機体を求め、保管中のRB-57Dの主翼に構造強化を施してECM装置を搭載、ユタ州ヒルAFBの第4677防衛システム評価飛行隊に12機を配属した。このほかにもRB-57Dは大気圏内核爆発実験で発生した空中の放射性の塵の採取にも用いられ、1958年のエニウェトク環礁での“ハードスティック作戦”や1962年の“ドミニク作戦（アメリカ最後の地上核爆発実験）”の観測に従事した。

RB-57Dの主翼は1963年に再び構造疲労

Photo: Toyokazu Matsuzaki

デュアル・コントロールシステムを持つB-57C（53-3836）。B型との外見上の差異はまったくない。

の問題を起こし，全機が飛行停止となったが，ADCの高高度"標的"機要求が再び持ち上がったことから，RB-57Dはまたもや主翼構造強化を受けることとなり，マーチン社で改修されて3,000時間の飛行寿命を得て，ECM機材も更新されてEB-57Dとして現役に復帰，1970年代中期まで使用された。

1958年5月，横田を訪れた405FW/13BSのB-57C(PQ/53-3840)。下面がブラックのSEA迷彩に塗られている。

Photo: Toyokazu Matsuzaki

ベトナム戦争

1964年8月2日に，アメリカ駆逐艦と北ベトナム魚雷艇が交戦した，いわゆる"トンキン湾事件"が発生し，アメリカがベトナムへの直接軍事介入に踏み切ると，同年4月にクラーク基地に移動して第405戦術戦闘航空団の傘下に入っていた第8および第13のB-57爆撃飛行隊も，8月4日には南ベトナムのビエンホア基地に展開した。当初，B-57は爆弾を搭載せずに偵察任務に従事していたが，1965年2月19日に攻撃許可が与えられ，サイゴン東方のビエンギアの共産ゲリラ集結地に対する爆撃が行なわれた。最初の爆弾を投下したのは第13爆撃飛行隊のフランク R.チャンドラー少佐機で，これがアメリカ空軍のジェット爆撃機初の実戦爆撃行動となった。

B-57の作戦範囲はすぐにラオス領内の目標へと広がり，3月からは夜間爆撃も開始された。B-57の夜間爆撃では通例C-130が照明弾投下機を務め，海兵隊のEF-10Bが電子戦支援を行ない，それらの支援のもとに2機のB-57が共産側トラック部隊などの目標に爆撃を加えた。さらに4月にはラオス領内の共産側補給路"ホーチミン・ルート"や北ベトナム領内の目標への夜間爆撃も始められた。とくに北部のダナン基地に展開しての北ベトナムへの夜間爆撃は激しい対空砲火をついて行なわれ，これに出撃した乗員は特別な"ドゥーム・プッシー（破滅ニャンコ，ダナン基地士官集会所のネコの置き物にちなむ)"というパッチの着用が許されたという。

ベトナム戦争におけるB-57は，爆弾搭載量が多いことと目標上空でのロイター時間が長いために共産側に恐れられ，機体が頑丈だったことにより対空砲火でかなりの損傷を受けながらも帰還できる例が少なくなかった。それでもB-57の損耗は多く，とくに1964年5月16日にビエンホア基地で出撃寸前の機が突然爆発，付近の機体を巻き込んで10機が破壊されるという大事故があった（部隊はこのあと一時的にタンソンニュットに移動）。このような損耗を補充するため，1965年末にアメリカ本国のANGや保管機のなかからB-57B 8機とB-57E1 12機の合計20機がマーチン社で再整備され，実戦可能な機体となり，そのうちB型とE型各7機が東南アジアに送られた。ベトナムの2個B-57爆撃飛行隊は1966年10月に第35戦術戦闘航空団の作戦指揮下に置かれ，カムラン湾近くのファンランに基地を移し，昼夜わかたず出撃を続けた。しかし1968年には第13爆撃飛行隊が解散してしまい，残る第8爆撃飛行隊も1969年9月末に本国に帰還し，B-57爆撃機の戦闘はひとつの終わりを迎えることとなった。

アメリカ空軍のB-57部隊のベトナム展開の直後から，南ベトナム空軍にB-57を運用させることが計画され，1964年5月から乗員の訓練がクラーク基地で始められていた。翌1965年9月には公式の機体引き渡し式が行なわれ，B型とC型合わせて4機が南ベトナム空軍のインシグニアをつけることとなった。しかし南ベトナムのB-57部隊の活動は完全にアメリカ空軍の作戦指揮下に置かれ，整備のローテーションなどにより南ベトナム空軍マークの機体はしばしば交替し，アメリカ空軍の乗員によって出撃することも少なくなかった。また南ベトナム空軍乗員の養成が思うように進まず，しかも事故が重なり，南ベトナム側の計画推進者であるビエン少佐までが死亡したことから，1966年4月に南ベトナム空軍でのB-57運用は中止されてしまった。

ベトナムに展開したB-57は，じつは爆撃飛行隊のものが最初ではなかった。ジェネラル・ダイナミックス社で"パトリシア・リン"という計画名のもとに改造した特別な偵察機RB-57Eが，1963年5月からすでにベトナムのタンソンニュットに派遣され，共産主義ゲリラの活動の情報収集にあたっていたのである。RB-57Eは機首を延長してKA-1前方斜角36inカメラとKA-56低高度パノラマ・カメラを搭載し，改造された爆弾倉ドアにKA-1垂直カメラとK-477スプリット垂直昼間／夜間カメラ，KA-1左方斜角カメラ，赤外線スキャナーを搭載した機体で，当初2機が改造され，のちにさらに4機が改造された。

タンソンニュットのRB-57Eは第33戦術グループの第1分遣隊として活動していたが，1965年8月には親部隊が第6250戦闘支援グループに変わり，さらに1966年からは第460戦術偵察航空団に所属することとなった。"パトリシア・リン"計画は本来は新型航空偵察機材の評価を目的としたもので，ベトナム展開もごく短期間で終わるはずであったが，RB-57Eの偵察能力は現地で重宝され，搭載機材も次々と更新されて，KA-82やKA-83といった高精度カメラや地形追随レーダーなどが装備された。"パトリシア・リン"計画のRB-57Eは1971年8月まで，ベトナムのみならずラオスやカンボジア領内まで広く活動を続けた。

熱帯月夜

ベトナム戦争中，アメリカ空軍は本格的

1969年1月，横田に着陸する347TFW/556RSのEB-57E，ECM仕様機（GT/55-4279）。

Photo: Toyokazu Matsuzaki

CANBERRA Photo Album

●写真解説：松崎豊一
Photo Caption: Toyokazu Matsuzaki

Photo: USAF

← 1952年7月，メリーランド州チェサピーク湾上空を飛行するイングリッシュ・エレクトリック・キャンベラB.Mk.2（51-17352/ex WD940）。本機は，マーチン社がイギリス製キャンベラをアメリカ規格に直して生産するにあたって，パターン／テスト機として使用した2機のキャンベラのうちの1機（1号機WD932は52年12月墜落）で，51年8月31日，イギリスからアメリカにフェリーされる際，アルダーグローブ（アイルランド）－ガンダー（ニューファンドランド）間を4時間18分24.4秒で飛び，同区間FAI公認記録を樹立，その高性能ぶりをアピールした。

Photo: USAF

↑→ 1953年7月20日，マーチン社チーフテストパイロットO.E.“パッド”ティップスの操縦により初飛行に成功したB-57A 1号機（52-1418）。キャンベラB.Mk.2との外見上の差異は，ナビゲーター用の窓の配置などを除いてほとんどないに等しいが，エンジンはロールスロイス・エイボンからライトJ65（アームストロング・シドレー・サファイアのライセンス生産型）に換装され，各種装備も米空軍のスタンダードに変更されている。右は同じ52-1418だが，1961年11月に横田で撮影されたもの。本機はマーチンと空軍でテストされたあと，1957年にNACA（現NASA）に移管されたとされており，その後空軍に返還され横田の3BWに配属されたもの。

Photo: Toyokazu Matsuzaki

Photo : USAF

→ 照明弾を搭載した回転式爆弾倉を開いたRB-57A。機体全面グロスブラックにレッドのレタリングという第二次大戦以来の夜間作戦機スキームである。回転式爆弾倉は、マーチン社がXB-51用に開発した新しいシステムで、内側にボムラックを装備した扉が180°回転することにより、写真のように投下態勢となる。クラムシェルタイプの爆弾倉扉と違ってバフェッティングの心配がなく、スピード低下や飛行姿勢の変化も少ないため、高い爆撃精度を維持できるという特長を有していた。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

← 1962年11月横田基地で撮影された6091RSのRB-57A。シリアルナンバー52-1421はB-57Aのものだが、元B-57パイロットで同機のオーソリティーであるR.C.ミケッシュ氏によると、本機は"Switch Blade"と呼ばれる特殊偵察型RB-57Aで、本当のシリアルナンバーは52-1459であるという。スイッチブレードは、少々信じがたい話だが240in（約6,000mm）という超長焦点レンズを持つLOROPカメラを搭載し、38度線上から北朝鮮領内の偵察を行なっていたとされる。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

← 1962年4月横田に着陸するRB-57A(52-1446)。気象偵察仕様に改修されており、翼端タンクはエアサンプリング用のポッドに換装されている。ナチュラルメタルフィニッシュだが、胴体上面は白く塗られ、胴体前後と翼端の帯はディグロウオレンジに塗られている。本機は3BW所属ではなく、当時横田に所在していたMATS隷下気象偵察飛行隊56WRS(ほかにWB-50Dを使用)に所属して活動を行なっていたと考えられている。

Photo：USAF

→ エア・アパッチのマーキングを描いたラングレーAFB 345TBG（のちにTBW）のB-57B（52-1526）。345TBGは大戦中B-25を装備して対日戦に参加した部隊だが，1954年7月にB-26からB-57Bにコンバートし，初のB型キャンベラ実戦部隊となった。B-57BもRB-57Aと同様に，当初グロスブラックのナイトイントルーダー塗装でデリバリーされたが，50年代末期B-57の主要ミッションが夜間作戦から戦術核攻撃に変更されたことから，塗装もナチュラルメタルフィニッシュへと変えられた。

Photo：USAF

← 1956年9月東京上空で撮影された3BW（Tactical）のB-57C（53-3836）。ウインドシールド下に3BWのインシグニアが見られる。同航空団は，1956，57年にジョンソン基地（現入間）でB-26からB-57B/C/Eへとコンバートし，極東唯一のキャンベラ部隊となった。その後3BWは1960年に横田へ移動し，1964年1月には人員／装備なしで本国へ帰還した。一方隷下飛行隊のうち8，13BSは同年4月にクラークABへと移動し，やがてベトナム戦争に参戦することになる。

Photo：USAF

← 1967年5月，南ベトナムのタンソンニュットABで，主翼パイロンに750lbナパームを搭載して出撃を待つ405FW/13BSのB-57B（52-1499）。エンジンナセル外側には12.7mm機銃の銃口4個（52-1576以降20mm左右各2門に変更），そのさらに外側の翼上面にフィンガータイプ・エアブレーキの列が見られる。本機はベトナムにおけるB-57の損耗機補充のため，マーチンで再整備した20機のB-57B/Eのうちの1機で，現在はライトパターソンの空軍博物館に展示されている。

Photo : USAF

← エアポリスの見守るなか，500ポンド爆弾を搭載してダナンABから出撃する南ベトナム空軍のB-57B（53-3929）。機首の「U.S. AIR FORCE」の文字が消され，ラダーには赤／黄ストライプの南ベトナム国旗が記入されている。南ベトナム空軍パイロットに対するB-57操縦訓練は1964年に開始され，65年には4機が貸与され，実戦にも参加したが，事故が続いたことなどから66年には計画が中止され，残った機体は米空軍に返還された。

Photos : USAF

←↑ バナーターゲットを曳航するB-57E（55-4269, 4264）。実際の射撃訓練時には，数100m後方に展張されることになるが，誤射を防ぐため本機の胴体および翼上面はすべて高視認性のオレンジレッド塗装となっていた。なお主翼付け根近くの胴体が黒く汚れているのは，火薬カートリッジスターターの煤によるものだ。左は胴体後部下面の収納筒（2本装備）にバナーターゲットを挿入しているところ。B-57Eはターゲット・トーイング機として68機生産されたが60年代に入るとその多くがECM機EB-57Eに改造され，ベトナム戦争が始まるとB型と同じ爆撃機タイプ（名称はB-57Eで変わらず）や特殊偵察機RB-57Eへと改造された。

← 1966年5月、横田基地3軍記念日に展示された6091RSのEB-57E(55-4276)。機首や尾部、胴体下面などにECMアンテナを増設し、主翼パイロンにはチャフポッドを搭載している。本機は単なるECM訓練機だったためか、ベトナムに派遣されたという記録はない。展示機列線の向こう側の6棟の小屋は、F-4ファントムの電子装備メンテナンス用に作られたもので、主として12TFW（カムランベイ）のF-4C修理がここで実施された。

Photo : USAF

Photo : USAF

→ 1965年12月タンソンニュットABで撮影された6250CSGのRB-57E "Patricia Lynn"（55-4264）。本機はB-57E改造の偵察機で、延長された機首と爆弾倉内に通常型偵察カメラと赤外線偵察装置を搭載していた。1963年から71年まで、6機がホーチミン・トレイルなどの昼／夜間偵察に使用されたが、IRセンサーを最も早く導入した機体だったため、その存在は長い間機密とされ、ほかのB-57がSEAカモフラージュに塗られたのに対し、本機は夜間作戦が多かったため全面フラットブラックの迷彩塗装とされた。

Photo : USAF

← RB-57Aをしたがえて飛行するRB-57D(53-3977)。本機はSACの極秘計画 "Bald Eagle" により、ベルX-16（のちにキャンセル）とともに開発された高高度スパイ偵察機で、1956年から57年にかけて4080SW/4025SRS Det.所属機が、横田基地をベースに中国、北朝鮮の隠密偵察を行なったことが知られている。RB-57Dは、スパンが通常のB-57の19.5mから32.9mに拡大され、エンジンもJ65から高高度仕様のJ57-P-9に換装されていた。

→　スパン37m以上という長大な主翼を持つRB-57F（63-13291, ex.B-57B/52-1574）。本機は主翼の強度に問題のあったRB-57Dの代替となる高高度偵察機としてジェネラル・ダイナミックス・フォートワース部門が開発した。エンジンはTF33×2，J60×2の4発となり，翼面積は通常型の89㎡から一挙に2倍以上の204㎡に増大した。RB-57Fは21機完成したが，新規生産ではなくB-57B（14機），RB-57A（3機），RB-57D（4機）からの改造（といっても胴体と水平尾翼，脚などが流用されたのみ）により製作された。

Photo：Erwin J. Bulban

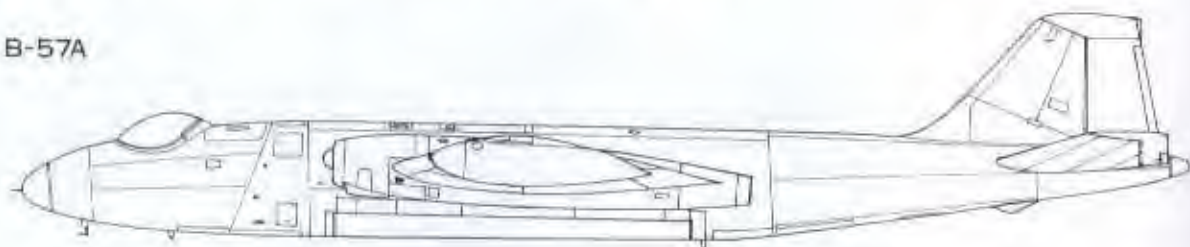
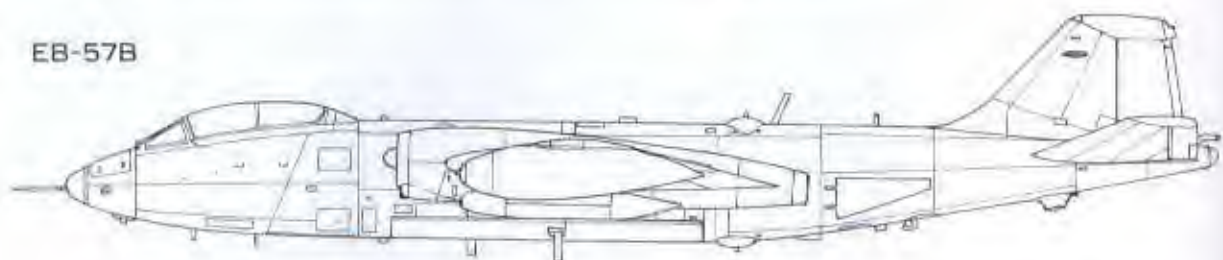
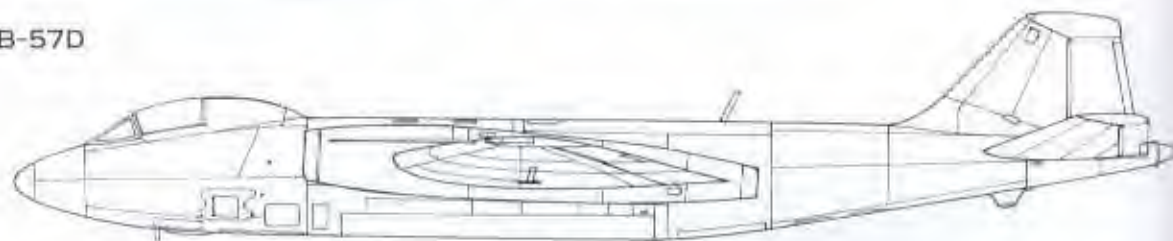
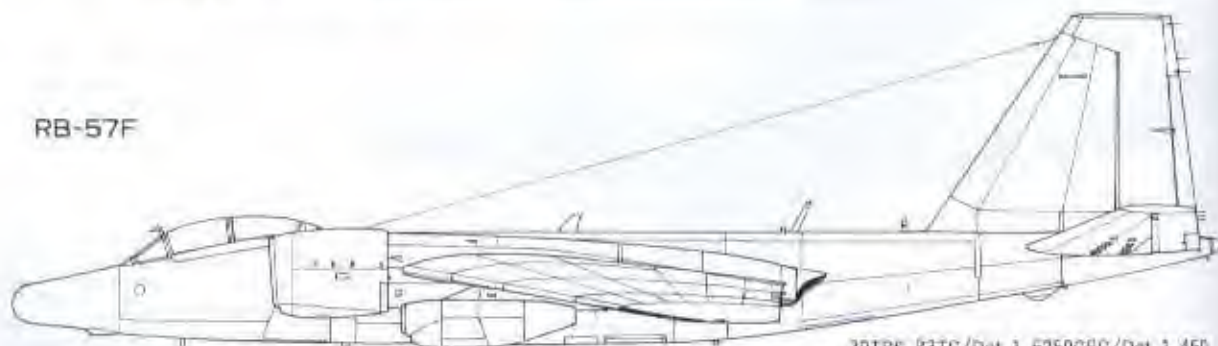
Photo：Toyokazu Matsuzaki

←　1969年4月，横田基地に着陸する56WRSのRB-57F（63-13300, Ex．RB-57A/52-1427）。本機はRB-57Dに比べて高高度性能，航続力，センサーペイロードなど大幅に向上したが，敵地領空への侵入スパイ偵察にはほとんど使われなかったようだ。替わって同機の重要な任務のひとつとなったのが，高高度放射性浮遊塵収集ミッションで，60年代各国で盛んに行なわれた核爆発実験分析のための貴重なデータを提供したのである。

Photo：USAF

→　1971年8月，南ベトナム上空を飛行中の8TFW/13TBSのB-57G "Tropic Moon III"（FK/52-1588）。G型は，ベトナム戦争末期B-57B 16機を改造して作られたナイトインターディクションモデル。機首を再設計して，サーチレーダー，FLIR（赤外線前方監視装置），LLLTV（低光量TVカメラ）の3種のセンサーおよびレーザーレンジャー／ディジグネーターを搭載しており，夜間，悪天候下における精確な爆撃と，LGBの運用が可能だった。

B-57 Development Type

Drawing by Yukio Suzuki

RB-57Fのs/n。()内は原型当時のs/n

〈B-57Bからの改造機〉：63-13286（52-1559）、-13287（53-3864）、-13288（52-1539）、-13289（52-1527）、-13290（52-1562）、-13291（52-1574）、-13292（52-1594）、-13293（52-1583）、-13294（53-3935）、-13295（53-3918）、-13296（53-3897）、-13297（53-3900）、-13298（52-1536）、-13299（52-1573）

〈RB-57Aからの改造機〉：-13300（52-1427）、-13301（52-1432）、-13302（52-1433）

〈RB-57Dからの改造機〉：-13500（53-3972）、-13501（53-3975）、-13502（53-3970）、-13503（53-3974）

B-57Gのs/n

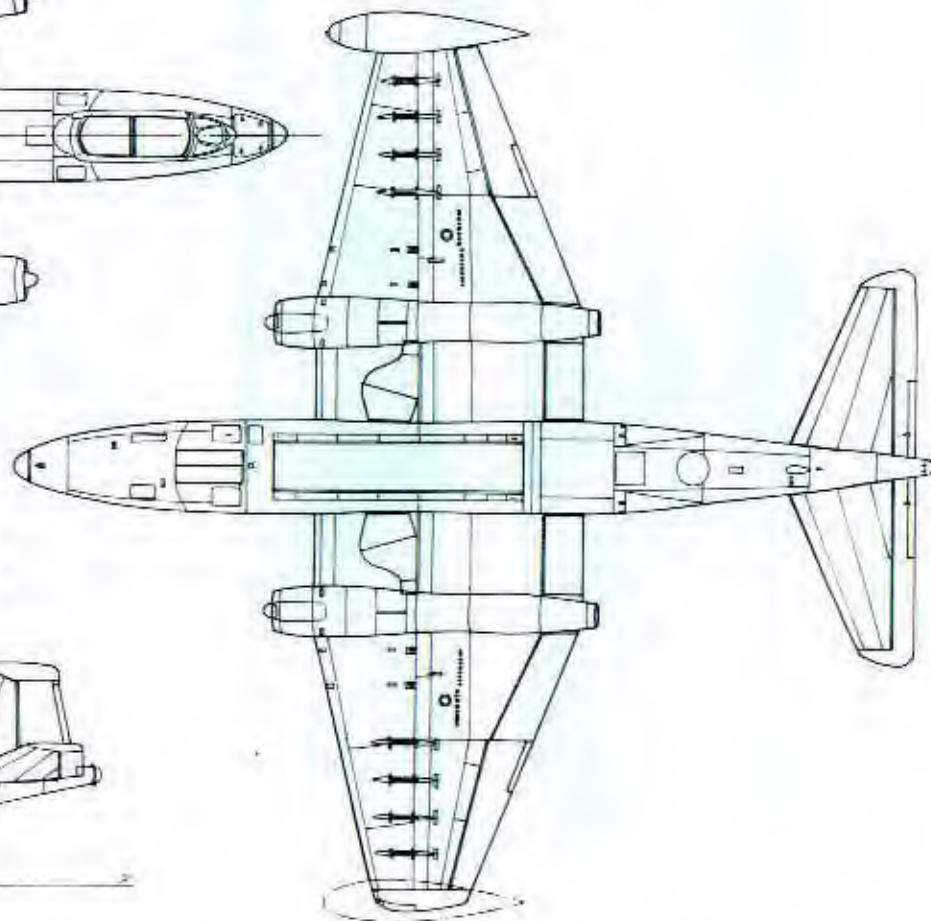
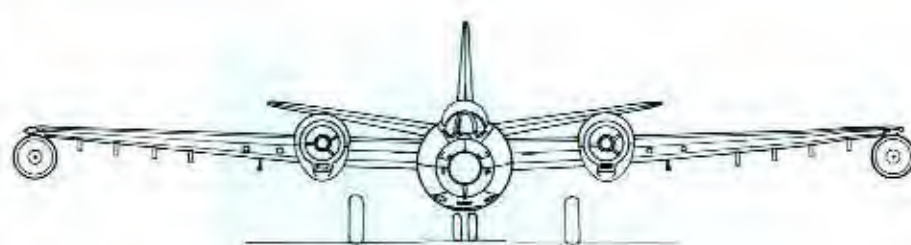
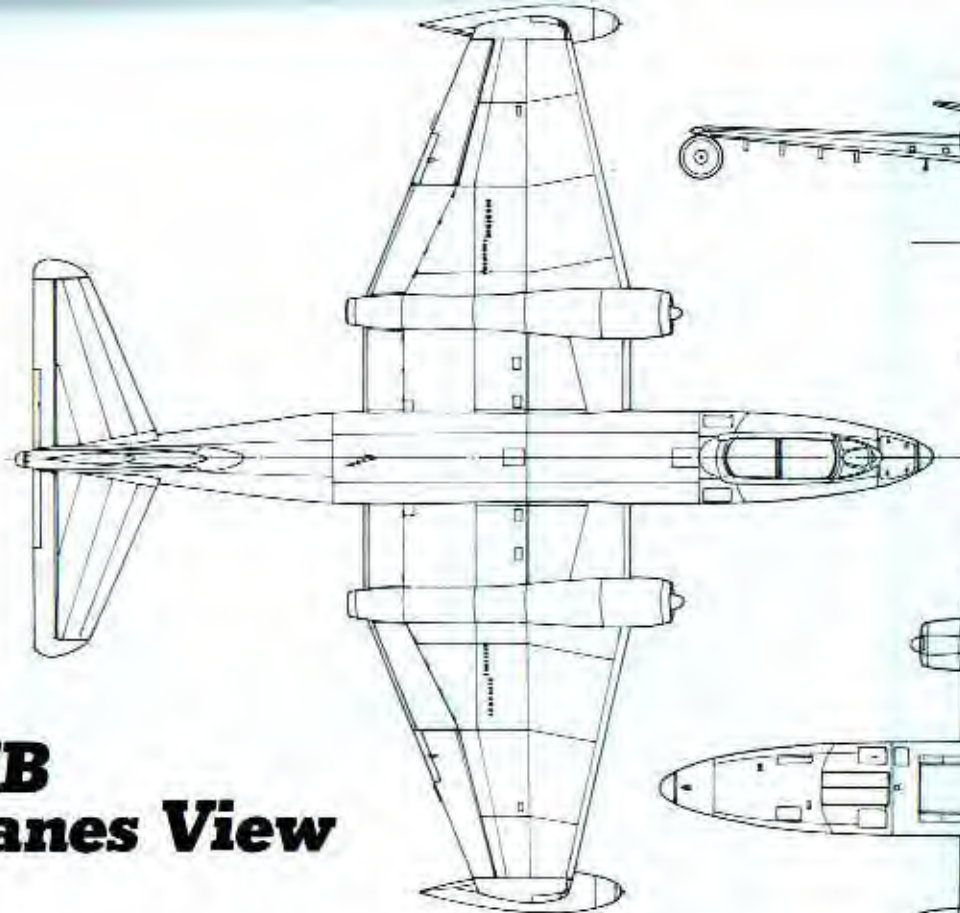
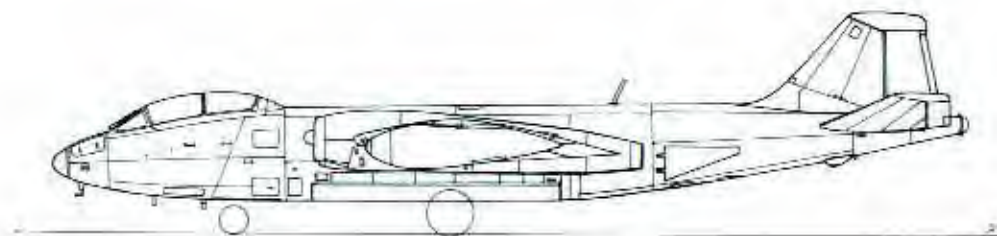
52-1578、52-1560、52-1562、52-1588、53-3860、53-3865、53-3877、53-3876、53-3886、53-3889、53-3898、53-3905、53-3906、53-3928、53-3929、53-3931

パキスタン空軍供与機のs/n

B-57B：53-3885、-3891、-3938、-3939、-3941、-3942、-3943、-3945、-3946、-3947、-3949、-3950、-3951、-3952、-3954、-3955、-3956、-3957、-3958、-3959、-3960、-3961
B-57C：53-3834、-3846、-3948

アメリカ空軍のB-57使用部隊

戦術爆撃：3TBG/TBW/8TBS、13TBS、90TBS、38TBG/71TBS、405TBS、822TBS、345TBG/TBW/498TBS、499TBS、500TBS、501TBS、461TBG/TBW/764TBS、765TBS、766TBS、17TBG/34TBS、3510CCTW、4424CCTS
戦術偵察：363TRW/41TRS、43TRS、4416TEWS、22/62TRS、10TRW/1TRS、66TRG/30TRS、33TG/Det.1、6250CSG/Det.1、460TRW/Det.1、6021RS、6091RS、556RS、18TFW
標的曳航およびDSES：3TTS、6TTS、8TBS/TTF、7572AGG、4756TTS、17TTS、1TTS、1ATS、4758DSES、4677DSES、17DSES、5040RES、5041TOS
支援部隊：エドワーズAFB、エグリンAPG、ライト開発センター、4950TW、6550OS、空軍ミサイル試射場、空軍ミサイル開発センター、ロームADC、ADC司令部、1001OG
気象観測（F型を除く）：4926TestSqn、1211TestSqn、58WRS、57WRS、55WRS、54WRS
D型使用部隊：4028SRS、7407SS、1211TestSqn、58WRS、4677DSES、ライトパターソンASD
F型使用部隊：7407SS、58WRS、6091RS、56WRS、9WRG/WRW/Det.3
空軍以外の機関：NASA、FAA、アメリカ商務省

B-57B
4 Planes View

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明プロダクション K.KOIZUMI PRODUCTION
解説：八巻芳弘 Yoshihiro Yamaki

1930年代の中期以降，欧米では性能の向上した爆撃機の長距離掩護や，制空を目的とした双発複座の侵攻戦闘機が試作されていたため，陸軍でも1937（昭和12）年3月に中島（キ37），川崎（キ38），三菱（キ39）の3社に対して研究を命じた。ただし陸軍の要求は戦闘機兼地上攻撃機という欲張ったものであったが，このうち実際の作業に取りかかったのは川崎だけで，井町技師を主務者としてはやくも10月にはモックアップを完成させた。しかし陸軍は12月末に計画を中止し，替わって双発戦闘機キ45と双発軽爆撃機キ48（99式双軽として制式採用）に分離してそれぞれの設計試作を命じた。

キ45について陸軍は，20mm機関砲を1門，7.7mm機銃を2挺，さらに7.7mm旋回機銃1挺を持つ双発複座，最大速度は540km/h，航続距離は1,900km程度で主任務は爆撃機の掩護とし，敵戦闘機との空戦能力も持つことなどを要求してきた。エンジンは試作段階にあった空冷星型9気筒の中島ハ20乙（予定出力820hp）を指定していた。

井町技師が引き続きキ45を担当し，1939（昭和14）年1月に完成した試作1号機に続いて2，3号機も製作されたが，ハ20乙は不調続きでテストも思うに任せず，さらにエンジンナセルストールの問題が発生した。これは左右のエンジンを逆回転にすることで解決できることが判明し，川崎でエンジンの生産を準備していた最中にキ45は不採用が決定された。軽戦キ27との模擬格闘戦に当然のことながら勝つことができないキ45を見限ったのだった。

エンジンを中島ハ25（海軍名「栄」，離昇出力1,050hp）に換装した第1次性能向上機は，1940（昭和15）年7月に完成しかなりの成果が上がったが，川崎ではキ48を担当した土井技師を主務者として，三菱ハ102（離昇出力1,080hp）を搭載した新たな設計の第2次性能向上機キ45改を設計することにし，陸軍も10月に試作と量産を命令した。

キ48の主翼を基に，面積を3㎡増やした直線テーパー翼（キ45は楕円テーパー翼）とし，エンジンの取り付け位置を低くするなど，全面的に改設計されたキ45改の試作1号機は1941（昭和16）年9月に完成した。予測どおり飛行性能や操縦性も問題なく，ナセルストールも起こらず，最大速度も540km/h（6,000m）を実現したため量産を開始。翌年2月には2式複座戦闘機として制式採用，9月には量産1号機の完成を見た。

最初の装備部隊となったのはハノイ駐留の独立飛行第84中隊で，主に地上／海上船団護送協力など戦闘爆撃機的に本機を使用して有用性を実証し，大口径砲を装備した対爆撃機／艦船攻撃機への転身がスタートした。「屠龍」と名付けられたのは1944（昭和19）年11月の新聞発表が最初だった。

最初の生産型キ45改甲は，機首上面にホ103 12.7mm機関砲×2，胴体下面右側にホ3 20mm機関砲，後部に7.7mm旋回機銃を装備，キ45改乙は甲型の胴体下面砲を94式37mm戦車砲に換装した改造型，キ45改丙は機首のホ103の替わりにホ203 37mm機関砲1門を装備し，この砲身を完全に覆うために機首を延長した。

キ45改丁は，丙型の前後席の間にホ5 20mm機関砲2門を斜め上向きに装備した夜間戦闘機型で，機首の37mm機関砲は残されたが，胴体下面の20mm砲と後席の7.7mm機銃は撤去された。キ45改は川崎航空機岐阜工場と明石工場で計1,690機が生産されている。

イラストは飛行第13戦隊第1攻撃隊所属のキ45改甲（または乙。資料写真からは機体下面の武装の種別が確認できないため）。ニューブリテン島ケープグローセスターに進出した1943年後半の時期の塗装で，灰緑色に上面は濃緑色のまだら迷彩，13を図案化した部隊マークは攻撃隊（中隊を改称）カラーの白で記入されている。

2式複座戦闘機キ45改甲の主要諸元：全幅15.07m，全長10.6m，全高3.7m，翼面積32.0㎡，自重4,000kg，全備重量5,409kg，燃料容量1,450ℓ＋増槽400ℓ，発動機 三菱「ハ102」空冷星型複列14気筒，離昇出力1,080hp×2，プロペラ ハミルトン油圧式定回転3翅，直径2.95m，武装 固定20mm機関砲×1，12.7mm機関砲×2，後方旋回7.7mm機関銃×1，兵装 爆弾250kg×2，最大速度540km/h（6,000m），上昇力5,000/7分，実用上昇限度10,000m，航続力2,000km，乗員2

川崎2式複座戦闘機 屠龍(キ45改)／KAWASAKI TYPE2 TWO-SEAT FIGHTER TORYU(Ki45Kai) —飛行第13戦隊—

作画：小泉和明プロダクション／K. KOIZUMI PRODUCTION